

UNIVERSITÉ DE CAEN. — FACULTÉ DE DROIT

**LA CONCURRENCE
ET LA
COORDINATION DU RAIL
ET DES
VOIES D'EAU EN FRANCE**

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE PUBLIQUEMENT

dans la Salle des Actes de la Faculté de Droit

le 26 Mai 1936

PAR

René DEMANGEAT

JURY D'EXAMEN

MM. LAMPUÉ, *Professeur, Président de la Thèse.*

NEZARD et NOYELLE.

ANGERS

SIRAUDEAU, IMPRIMEUR-ÉDITEUR

6, place de la Visitation

1936

LA CONCURRENCE
ET LA
COORDINATION DU RAIL
ET DES
VOIES D'EAU EN FRANCE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE PUBLIQUEMENT

dans la Salle des Actes de la Faculté de Droit

le 26 Mai 1936

PAR

René DEMANGEAT

JURY D'EXAMEN

MM. LAMPUÉ, *Professeur, Président de la Thèse.*

NEZARD et NOYELLE.

ANGERS

SIRAUDEAU, IMPRIMEUR-ÉDITEUR

6, place de la Visitation

1936

UNIVERSITÉ DE CAEN – FACULTÉ DE DROIT

(Année Solaire 1935-1936)

Doyen :

M. HENRY NEZARD (*, I. ☼)

Doyen honoraire :

M. EUSTACHE PILON (*, I. ☼)

Assesseur du Doyen :

M. GOMBEAUX (*, I. ☼)

Professeurs honoraires :

MM. CABOUAT (O. *, I. ☼)

DEGOIS (I. ☼)

Professeurs :

- MM. NÉZARD (*, I. ☼), professeur de Droit administratif, chargé du Cours de Législation Minière;
GOMBEAUX (*, I. ☼), professeur de Droit civil, chargé du Cours de Droit international privé
BRIDREY (*, I. ☼), professeur de Droit romain, chargé du Cours d'Histoire du Droit Public;
LEPARGNEUR (*, I. ☼), professeur de Droit commercial;
NOYELLE (I. ☼), professeur d'Economie politique;
LEMONNIER (I. ☼), professeur de Droit civil.
PERREAU (☼), professeur de Droit criminel, chargé du Cours de Droit civil approfondi et comparé;
LAMPUÉ (☼), professeur de Droit international public et de Droit constitutionnel;
YVER, professeur d'Histoire du Droit français et d'Histoire du Droit privé, chargé du Cours d'Histoire de la Coutume de la Normandie;
PRUD'HOMME (*, †, ☼), professeur de procédure Civile et de Voies d'Exécution;
FRÉJAVILLE, professeur de Droit Romain;
BESNIER, professeur de Droit Romain;
LEDUC, professeur d'Economie Politique, chargé du Cours d'Histoire des Doctrines Economiques et du Cours de Législation Financière;
PERCEROU, agrégé, chargé du Cours de Droit Maritime et du Cours de Législation Industrielle.

Secrétaire :

M. ROUX (I. ☼, †, ☼), secrétaire des Facultés de l'Université de Caen.

La Faculté n'entend donner ni approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



JURY D'EXAMEN

MM. LAMPUÉ, *Professeur, Président de la Thèse.*

NEZARD et NOYELLE.



A MES PARENTS

INTRODUCTION

Au cours de ces dernières années, il a beaucoup été question de transports, de leur concurrence et de leur coordination. Mais alors que la lutte entre le rail et la route est devenue un thème banal d'article de revue ou de journal, la concurrence entre le fer et l'eau n'a pas retenue l'attention du grand public. Et pourtant, cette concurrence n'est pas un fait nouveau : elle existait depuis l'apparition des chemins de fer, mais elle restait assez limitée, et ces derniers, favorisés par une technique nouvelle, ne craignaient guère leur concurrent.

Et voici qu'en 1933, la batellerie se signale avec éclat à l'attention du gouvernement et du public par une « grève » sans précédent. Fait curieux, les « grévistes » n'étaient pas des salariés, mais des bateliers artisans, propriétaires de leurs bateaux.

Depuis quelques années, en effet, l'apparition sur les voies d'eau de bateaux automoteurs avait profondément modifié les conditions de la concurrence. Ces nouveaux bateaux, beaucoup plus rapides que les vieilles péniches halées par un animal ou même par l'homme, non seulement accaparaient une partie du trafic par eau, mais encore se révélaient de dangereux concurrents pour les chemins de fer. Ceux-ci se défendirent en instituant des « prix fermes » ou prix spéciaux d'un point à un autre consentis avec de grosses réductions sur les tarifs en

vigueur; par réciprocité, le fret, ou prix du transport par voie d'eau, baissa considérablement, au point de priver les bateliers du minimum de ressources indispensables à l'existence.

Telle fut l'origine de la « grève » de 1933 qui posa devant les pouvoirs publics le problème de la batellerie.

Au moment même où la batellerie française se trouvait en proie à de graves difficultés, le déficit considérable de nos chemins de fer retenait tout particulièrement l'attention des pouvoirs publics. La lutte entre le rail et l'eau contribuait à aggraver ce déficit, et les prix fermes consentis par les Compagnies étaient pour elles une lourde charge. Or la Convention de 1921, passée entre les réseaux français et l'Etat, avait institué entre ce dernier et les grandes Compagnies une solidarité financière de fait; le déficit risquait donc, à la longue, de grever lourdement le budget et la collectivité. Une coordination générale des transports s'imposait pour mettre fin à une anarchie et à une concurrence désordonnée dont les contribuables faisaient en définitive les frais. Il était naturel d'y comprendre les transports par fer et par eau.

Avant d'étudier les moyens de concurrence du fer et de l'eau et les solutions données à leur coordination, il importe de présenter les deux adversaires pour mieux comprendre leurs forces et leurs faiblesses respectives.

PREMIÈRE PARTIE

LES CONCURRENTS

CHAPITRE PREMIER

IDENTIFICATION

§ 1. — *LES CHEMINS DE FER*

Les chemins de fer français représentent un élément essentiel de l'activité économique du pays, tant par l'importance des capitaux engagés que par l'importance du personnel employé. Il y a 70 milliards de capitaux engagés dans les chemins de fer, et leurs obligations constituent un des placements-types de l'épargne. Les réseaux occupent 450.000 employés en activité, et, si l'on tient compte de leurs familles et des employés retraités, on arrive à un total de 2 millions de personnes qui vivent en France des chemins de fer.

Il existe, en France, 67.000 kilomètres de voies ferrées transportant, en 1930, 800 millions de voyageurs et 300 millions de tonnes de marchandises.

La construction des chemins de fer a été l'événement le plus considérable du xix^e siècle : si ces débuts furent lents, ce mode de transport prit, dans la deuxième moitié du siècle qui le vit naître, une extension considérable. Au commencement du xx^e siècle, la progression du trafic

continuait régulièrement; cette progression, arrêtée pendant la guerre de 1914 à 1918, avait repris depuis.

A la fin de l'année 1930, le nombre des voyageurs transportés était en augmentation de 37 % sur celui de 1913; le nombre de tonnes marchandises en augmentation sur celui de cette dernière année de 158 % pour la grande vitesse et de 54 % pour la petite vitesse.

Un grand nombre d'industries sont solidaires des chemins de fer (métallurgie, constructions mécaniques...) : on en trouve d'ailleurs des représentants dans leur conseil d'administration.

Les avantages qui ont été procurés par les chemins de fer sont impossibles à calculer. On peut en donner une idée en soulignant ce fait que, avant l'extension actuelle de la circulation automobile, les chemins de fer avaient le monopole de fait des transports (si l'on ne tient pas compte de la concurrence très limitée qui lui était faite par la batellerie non motorisée); on calculait, avant-guerre, que si le transport d'une tonne de marchandises-kilomètre ne coûtait par chemins de fer que 4 centimes environ, le transport correspondant par la route revenait à dix fois plus, soit 40 centimes.

Actuellement, le chemin de fer est un moyen de transport qui n'est nullement périmé. Il jouit d'avantages propres (exactitude, sécurité, grande capacité) et il a su s'adapter au progrès (vitesse plus grande, spécialisation des wagons...). Il est donc à souhaiter que par une réorganisation judicieuse et par une coordination rationnelle des différents modes de transports, la voie ferrée conserve sa place essentielle dans la vie économique du pays.

§ 2. — LA BATELLERIE

La navigation intérieure, par opposition à la navigation maritime, est celle qui s'effectue sur les fleuves, rivières, canaux, autres que canaux maritimes et lacs.

On utilise, dans la navigation intérieure, un matériel flottant spécial, dont l'ensemble constitue la batellerie, et qui diffère du matériel flottant employé dans la navigation maritime.

Le recensement officiel de la batellerie en France est fait en comptant, à une date déterminée, tous les bateaux français et étrangers qui se trouvent en notre pays et en y ajoutant les bateaux français qui rentrent de l'étranger dans le délai d'un mois après la date du recensement. Ce dernier ne fait pas état des bateaux qui ne transportent pas au moins trois tonnes.

Dans ces conditions, le recensement de 1931 (le dernier recensement officiel connu) a donné les résultats suivants :

1° *Bateaux ordinaires* (ou bateaux sans mode de propulsion mécanique; les bateaux pour hydrocarbures sont exceptés) :

Bateaux français	10.258
Bateaux étrangers	1.846
Total.....	12.104

2° *Bateaux à propulsion mécanique*, 2.803, comprenant 2.101 porteurs ou automoteurs (dont 586 étrangers).

En 1932, les statistiques officielles donnaient un total de 14.355 bateaux circulant en France; la population vivant sur les bateaux était de plus de 35.000 âmes et on peut évaluer à 50.000 le nombre de personnes vivant de la batellerie en France.

Les transporteurs par eau répondent à deux types bien distincts : grandes compagnies de navigation avec marins salariés et petits bateliers indépendants ou artisans; les premiers avaient en 1931 : 5.624 bateaux (soit 45 % du total), et dominent sur la Seine et le Rhône; les seconds 6.790 bateaux (55 %) et dominent dans le Nord et l'Est.

Les grandes compagnies de navigation sont peu nombreuses (5 propriétaires français possèdent une flotte de plus de 100 unités); ce sont de grandes entreprises de transport qui possèdent un matériel flottant comprenant des bateaux de diverses catégories; elles ont des ateliers de réparation et même de construction; elles assurent à la fois les services de transport et de remorquage, ce qui leur confère indépendance et puissance.

La principale de ces grandes compagnies est la « Compagnie générale de navigation Havre-Paris-Lyon-Marseille »; son capital par actions est de 37.500.000 francs, elle possède un matériel représentant une immobilisation de 119 millions. L'exercice 1934 s'est soldé pour elle par un bénéfice de 4.130.000 francs.

Il existe aussi d'importantes flottes privées : nous citons les entreprises de ciment (Poliet et Chausson, 140 bateaux), de produits chimiques (Solvay, 96) et les

bateaux-citernes de la flotte pétrolière : ainsi, la Société Générale des huiles de pétrole (Anglo-Persian) possède 49 chalands de 150 à 800 tonnes (9 grands dépôts, trafic intérieur en 1933 : 180.000 tonnes), la Société « L'Economique » (Standard) a une flotte de 56 chalands-citernes.

Les bateliers indépendants sont, au contraire, extrêmement nombreux (5.367 propriétaires d'un seul bateau sur un total de 6.040 propriétaires français) ; ce sont des marins dispersés, isolés, assez jaloux les uns des autres, car non seulement ils s'opposent aux grandes compagnies, mais encore ils ne sont pas d'accord entre eux. Il y a, en effet, une jalousie certaine de la part des « tractionnés » (possédant du matériel ancien) vis-à-vis des propriétaires d'automoteurs (représentant du matériel neuf). Néanmoins, cette catégorie de bateliers, propriétaires de leur bateau, représente la classe artisanale, classe moyenne, besogneuse et digne d'intérêt, et que le Gouvernement s'efforce de défendre contre la menace de la concentration.

Pour faciliter la comparaison entre les deux groupes d'adversaires (fer et eau), il convient d'étudier successivement leurs régimes respectifs : domanial, administratif et financier, fiscal et commercial.

CHAPITRE II

LE RÉGIME DOMANIAL

§ 1. — *LES CHEMINS DE FER*

Pour l'établissement et l'exploitation des chemins de fer, on peut concevoir trois systèmes principaux :

1° L'abandon à l'industrie privée sans ingérance de l'Etat;

2° L'action exclusive de l'Etat ou l'exploitation en régie;

3° Un système mixte entre les deux précédents : le régime des concessions.

Le premier système est appliqué en Angleterre et aux Etats-Unis. Dans ces deux pays, les chemins de fer sont très développés et bien organisés, mais on y a constaté que les entreprises ont rapidement cessé de se faire concurrence et se sont entendues pour se partager le pays.

Le second système est appliqué dans beaucoup de pays (Allemagne, Suisse, Italie).

Dans les pays qui le pratiquent, il a donné de bons résultats; si, au point de vue économique, le système de la régie paraît préférable, son point faible est administratif (fonctionnarisme excessif et irresponsabilité).

Le troisième système est le système français : il est très compliqué et peut se résumer ainsi :

1° Les chemins de fer sont considérés comme faisant partie du domaine public. Mais l'Etat, au lieu d'exploiter lui-même en régie, concède (pour un temps limité) l'exploitation à des Compagnies.

2° L'Etat est l'associé des compagnies : il coopère à l'établissement des chemins de fer.

3° L'Etat exerce un contrôle sur les tarifs des Compagnies.

4° Enfin l'Etat s'est réservé le droit de rachat à toute époque.

En France, c'est la loi du 11 juin 1842 qui établit le plan général de notre premier réseau et fixa le mode d'exécution des lignes à créer. Cette loi, modifiée par celle du 19 juillet 1845, laissait à la charge de l'Etat la plus grande partie de la dépense : acquisition des terrains, terrassements, ouvrages d'art, stations, etc... Elle attribuait l'exploitation à des compagnies fermières, chargées des autres dépenses : fourniture et pose des rails, matériel et frais d'exploitation, frais d'entretien et de réparation du chemin et du matériel. A l'expiration du bail, la valeur de la voie ferrée et du matériel devait être remboursée à la compagnie par l'Etat ou le nouveau concessionnaire.

Après la crise financière de 1847 et la révolution de 1848, l'Etat dut prononcer la déchéance de plusieurs compagnies, en mettre d'autres sous sequestre, et même racheter celle de Paris à Lyon.

Sous ce second Empire, l'industrie des chemins de fer prit un essor considérable : la durée des concessions fut portée à 99 ans et les compagnies fusionnées en six grandes Compagnies : le Nord, l'Est, le P.L.M., l'Ouest, l'Orléans et le Midi.

En 1857, nouvelle crise, nouvel appui de l'Etat. Après la guerre de 1870, l'Est est amputé du réseau d'Alsace et de Lorraine; en 1878, création du réseau de l'Etat auquel, en 1908, s'ajouta le réseau de l'Ouest racheté.

A la suite du vote du plan Freycinet, en 1879, et pour permettre l'exécution du troisième réseau prévu par ce plan, l'Etat passa en 1883 de nouvelles conventions avec les Compagnies : ce sont ces conventions que nous allons étudier, en nous plaçant au point de vue du régime domanial.

En général, d'après ces conventions de 1883, l'Etat prend à sa charge les dépenses d'établissement du troisième réseau concédé aux compagnies : acquisition de terrain, percement de tunnels, infrastructure (c'est-à-dire tout ce qui concerne la voie non ferrée, ainsi que les gares et ateliers), frais généraux, frais de personnel pendant la constructions, etc... Les compagnies construisent les lignes pour le compte de l'Etat et avancent les fonds nécessaires. L'Etat leur rembourse par annuités les dépenses ainsi faites, y compris l'intérêt et l'amortissement des sommes qu'elles se sont procurées au moyen de l'émission d'obligations.

D'autre part, les compagnies supportent, dans une certaine mesure, les frais de superstructure (c'est-à-dire la voie ferrée, les ponts, fils téléphoniques, passages à niveaux...). Elles ont pris, en outre, l'engagement de

fournir à l'Etat une somme de 25.000 francs par kilomètre, réduite ensuite de moitié pour certaines lignes.

Dans tous les cas, les compagnies fournissent à leurs frais le matériel roulant, ainsi que le matériel, le mobilier, l'outillage des gares et, pour deux d'entre elles, les approvisionnements. L'exploitation du nouveau réseau est à la charge des compagnies. Pendant la période de construction, et jusqu'à l'achèvement du nouveau réseau, les insuffisances de ces lignes sont portées au compte de premier établissement.

En ce qui concerne les travaux complémentaires, les compagnies peuvent les exécuter s'ils sont reconnus nécessaires et approuvés par le Ministre. Elles acquittent ces dépenses au moyen d'émissions d'obligations.

§ 2. — LES VOIES D'EAU

1) *La voie navigable.*

Tous les cours d'eau navigables et flottables font partie du domaine public fluvial.

Ceci comprend les voies naturelles, que l'homme s'est borné à régulariser et à aménager (fleuves et rivières) et les voies artificielles que l'homme a entièrement créées (canaux). Les premières ont fait partie du domaine public dès le moment où la notion de domanialité public prit place dans notre droit, en vertu de textes aussi anciens que l'ordonnance de Moulins, confirmés par des textes plus récents comme l'ordonnance du 10 juillet 1835 ou la loi du 9 avril 1898. Les canaux ne font, au con-

traire, partie du domaine public que depuis la Révolution (loi des 22 décembre 1789-janvier 1790).

L'aménagement des voies navigables suppose en premier lieu des travaux de navigabilité.

Même pour les voies naturelles, des travaux sont nécessaires. Il faut améliorer leur navigabilité, par exemple, éviter des sinuosités qui allongent le parcours, ou des courants qui gênent la navigation, ou bien faciliter la navigation à la remontée du courant. Ces travaux sont particulièrement nécessaires pour les cours d'eau qui ont une pente très rapide, comme le Rhône.

Pour les canaux, les travaux comprennent d'abord la construction du canal et notamment l'aménagement des écluses. Ils comportent également de fréquents travaux de réparations donnant lieu à chômage, c'est-à-dire à interruption de la navigation en vertu d'une décision administrative.

Tous ces travaux de navigabilité sont effectués sur le domaine public; ils incombent à la puissance publique, et ils obéissent aux règles générales applicables aux travaux publics.

En règle générale, les travaux sont exécutés en régie ou par le procédé du marché d'entreprise. Il en est toujours ainsi pour les cours d'eau, presque toujours ainsi pour les canaux.

Pour ceux-ci, toutefois, on utilise aussi le procédé de la concession, qui implique un cahier des charges, un contrôle strict de l'Administration sur l'exécution des travaux, et, ce qui présente précisément le plus de difficultés, la perception de taxes prélevées par le concessionnaire sur les usagers. C'était un procédé peu employé

dans la période d'avant-guerre; on aurait plutôt tendance à le généraliser de nos jours.

De même que l'Etat s'était toujours acquitté de la construction des voies navigables, de même il s'était toujours chargé de leur entretien. Mais la question de savoir si l'usager de la voie navigable devait, ou non, participer dans une certaine mesure aux dépenses d'entretien et de construction de la voie, était toujours restée discutée; c'est pourquoi, à la faveur des idées dominantes, des péages avaient été perçus à certaines époques de notre histoire, mais ils avaient été supprimés par la loi du 19 juillet 1880.

Cependant le Conseil National économique demandait en 1926, et surtout en 1934, l'adoption d'un système analogue à celui qu'on applique d'une manière constante à l'amélioration des ports maritimes et aux travaux accessoires du chemin de fer réalisés par le moyen de surtaxes locales temporaires.

Ces conclusions ont inspiré le décret-loi du 30 juin 1934 portant « établissement sur les voies navigables de surtaxes locales temporaires ».

Ces taxes doivent être perçues en vue de subvenir à l'établissement, à l'amélioration ou au renouvellement des ouvrages ou de l'outillage public d'exploitation de la voie considérée. Cette participation est destinée à gager des emprunts ou à assurer le remboursement des contributions qui pourront être offertes par les collectivités locales ou les établissements publics. Ces taxes, payables en principe par le transporteur, sont établies en tenant compte du tonnage, du poids ou volume des marchandises ou de la distance parcourue.

La participation des usagers aux dépenses des voies navigables, apparaît donc comme présentant un caractère exceptionnel; dans les cas où elle est instituée, elle est parfaitement normale, et ne tend qu'à réaliser un équilibre entre les différents transporteurs en intégrant les voies navigables dans un système général déjà applicable à d'autres travaux et à d'autres modes de transports.

2) *L'outillage.*

Les travaux de navigabilité ne sont pas les seuls qui intéressent l'exploitation des voies navigables, encore faut-il que la voie navigable soit complétée par l'installation de certains outillages, qu'il s'agisse de la traction des bateaux ou des opérations de chargement et de déchargement et des ports fluviaux.

Les bateaux qui ne rentrent pas dans la catégorie des automoteurs peuvent être mis en marche par divers modes de traction qui font partie de l'une des deux catégories : remorquage ou halage.

Le remorquage est assuré, soit par des remorqueurs proprement dits, soit par des toueurs.

Les toueurs sont des remorqueurs qui progressent en s'agrippant soit à une chaîne placée au fond de la rivière, soit exceptionnellement à un câble. L'emploi du touage est en voie de diminution; il n'existe plus guère que pour quelques traversées de tunnels (tunnel de Riqueval, canal de Saint-Quentin, long de 6 kms, tunnel de Mauvage, canal de la Marne au Rhin); ces installations ont été organisées par l'Etat et sont exploitées en régie.

Les remorqueurs, proprement dits, sont mus, soit par hélices (la majorité), soit par roues à aubes. S'ils sont utilisés sur certains canaux, on les rencontre surtout sur les rivières (la Seine en particulier) où ils remorquent des trains de chalands.

Les remorqueurs appartiennent soit à des sociétés de remorquage, soit aux grandes compagnies de navigation intérieure qui louent leurs services aux mariniers artisans.

Le halage mécanique n'avait donné lieu avant-guerre, de la part de l'Etat, qu'à quelques concessions à des particuliers. En ce qui concerne les ports fluviaux, l'intervention de l'Etat se limitait aussi aux autorisations rendues nécessaires par les règles de la domanialité publique.

Cependant, dès avant-guerre, on pouvait se plaindre d'un certain « flottement » dans la navigation intérieure; il était dû à un défaut d'organisation et au régime de trop grande liberté qui avait abouti à une dispersion des efforts empêchant toute coordination dans l'exploitation des voies navigables.

C'est pour remédier, dans une certaine mesure, à cet état de chose, que l'art. 67 de la loi des finances du 27 février 1912 créa l'Office National de la Navigation (O. N. N.).

L'O. N. N. est un établissement public, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière, institué auprès du Ministère des Travaux Publics et ayant pour objet propre :

1° De centraliser et de porter à la connaissance du public les renseignements de toute nature concernant la navigation intérieure;

2° De rechercher tous les moyens propres à développer la navigation, de provoquer et, au besoin, de prendre toutes mesures tendant à améliorer l'exploitation des voies navigables.

Le Conseil d'administration de l'O. N. N. est composé de 18 membres représentant différents ministères, les chemins de fer, les Chambres de commerce et la navigation intérieure.

L'autonomie financière de l'O. N. N. (sous le contrôle des Pouvoirs Publics) est une autonomie réelle, puisque cet office ne reçoit plus, depuis de longues années, de subventions de l'Etat. Les exploitations dont s'occupe l'O. N. N. sont, en effet, des exploitations prospères qui laissent de sérieux bénéfices, et ces bénéfices sont réinvestis dans l'outillage des voies navigables.

Le rôle de l'O. N. N. dans la création de l'outillage a porté sur les trois catégories de matériel nécessaires à l'exploitation des voies navigables : le matériel de transport (surtout pendant la guerre), le matériel de traction et le matériel de manutention.

Ce n'est qu'à la suite de circonstances exceptionnelles (la guerre, les besoins de la défense nationale et les destructions des hostilités) que l'Etat, par l'entremise de l'O. N. N., est intervenu dans la construction de la flotte intérieure. Il a contribué à la rénovation de la batellerie française par la mise en service de chalands de types nouveaux (en acier) et a fait des avances aux marins pour le remplacement de leur matériel.

Mais le rôle principal de l'O. N. N. fut de développer dans l'après-guerre, la traction mécanique sur les canaux et de la substituer progressivement à la traction animale. La solution généralement adoptée sur les canaux à trafic assez intense est la traction par tracteur électrique circulant sur une voie ferrée posée sur le chemin de halage : cette traction présente de gros avantages sur la traction animale : gain de temps, régularité et souplesse du service. On doit à cet Office la généralisation de ce mode de traction sur les canaux du Nord et de l'Est sur une longueur qui atteint aujourd'hui 1.200 kilomètres.

Enfin l'O. N. N. a également développé l'outillage de manutention (grues de types divers) et toutes les installations nécessaires à l'exploitation des ports fluviaux (il en exploite d'ailleurs lui-même quelques-uns).

L'activité de l'Office National de la Navigation ne doit d'ailleurs pas faire oublier les charges importantes assumées par l'Etat, non seulement pour l'entretien des voies navigables, mais encore pour leur restauration après guerre, leur modernisation et leur amélioration, ainsi que le développement des ports fluviaux.

L'Etat a ainsi, de 1919 à 1934, dépensé 2 milliards pour les voies navigables.

Quelles sont les formules d'exploitation utilisées pour le matériel ainsi mis en service ? Si la première formule employée, tant en raison des circonstances de guerre que des conceptions assez rigides alors en vigueur, fut la régie directe, dans l'après-guerre, sous l'influence de l'assouplissement des conceptions administratives, on vit au contraire se développer des formules d'économie

mixte, associant les pouvoirs publics et les usagers dans l'exploitation du matériel.

« L'Office National de la Navigation, après une expérience d'exploitation de plusieurs années, se rendit assez vite compte que, malgré ses règles plus souples que celles de l'Etat, il était fréquemment gêné dans l'application des formules commerciales par ses obligations administratives. Certains, d'autre part, continuaient à voir dans l'O. N. N. une émanation de l'Etat, et reprirent, à tort ou à raison, les vieux reproches plus ou moins justifiés et toujours ressassés que l'on adresse aux exploitations d'Etat. Les usagers, d'autre part, tenaient à être représentés dans une gestion qui les intéressait au plus haut point (1). » D'où ces formules d'économie mixte, assurant la collaboration entre les pouvoirs publics et après la guerre, tout en suscitant d'assez vives controverses usagers, qui jouirent d'ailleurs d'une grande faveur doctrinales.

Il y eut alors un assouplissement du Droit administratif et un abandon des distinctions nettement tranchées entre service public et entreprise privée. On tendit à introduire un élément de service public dans des entreprises demeurant cependant entreprises privées, et à associer l'Etat, représentant des intérêts généraux, à leur gestion. Cette conception se traduisit notamment par la formule de collaboration tripartite : collaboration des représentants de l'Etat, des usagers et des techniciens. C'est la conception qui a présidé à l'organisation de

(1) G. Weil. L'organisation méthodique de la traction sur les voies navigables (Extrait du *Bulletin de la Ligne générale pour l'aménagement et l'utilisation des eaux*), p. 8.

certaines entreprises de navigation intérieure auxquelles participe l'O. N. N.

« Les sociétés auxquelles collabore l'Office sont des sociétés de la forme commerciale ou industrielle courante, jouissant de toutes les prérogatives, de toute la souplesse désirable, en véritables sociétés privées qu'elles sont. Cependant, grâce à la présence de l'Office parmi les actionnaires, l'Etat est en mesure d'exercer un certain contrôle sous la forme qui, à notre avis, est la meilleure, puisque, participant à la vie même des sociétés et étant à même d'apprécier les difficultés auxquelles elles se heurtent, il peut mesurer la rigueur des obligations qu'il leur impose et déterminer en toute connaissance de cause l'aide qu'il désire leur apporter (1). »

Ces sociétés s'occupent de matériel de transport et surtout de matériel de traction.

Pour le matériel de transport, il s'agit d'opérations se rattachant directement à la liquidation de la guerre et aux dispositions du traité de Versailles.

Deux Compagnies furent constituées pour la gestion des installations de traction : la Compagnie Générale de Traction sur les Voies Navigables (C.G.T.V.N.) et la « Traction de l'Est ». La première comprend trois groupes d'actionnaires et d'administrateurs, des représentants de l'O. N. N., donc de l'Etat, des représentants des usagers et des intérêts régionaux (Chambres de commerce et Compagnies houillères), des représentants de la navigation. La C.G.T.V.N. développa progressivement

(1) Millot. *L'Office national de la Navigation*, p. 15.

son activité et se vit confier successivement l'exploitation des tronçons gérés par l'Office National de la Navigation et de ceux gérés par les Chambres de Commerce du Nord.

La « Traction de l'Est » est une société anonyme constituée de façon analogue à la Compagnie Générale de Traction sur les Voies Navigables; elle a été formée avec des capitaux des collectivités locales et des capitaux de l'Office National de la Navigation.

★
★★

Ainsi, le rôle de l'O. N. N. dans l'exploitation des voies navigables se manifeste surtout par sa participation à des sociétés d'économie mixte, notamment pour la traction électrique sur les canaux. Il ne faudrait pas croire néanmoins que le procédé de l'exploitation directe par l'O. N. N. a complètement disparu; il subsiste encore, dans une faible mesure, pour l'outillage de traction et, dans une mesure sensiblement plus importante, pour certains ports fluviaux.

CHAPITRE III

LE RÉGIME ADMINISTRATIF ET FINANCIER

§ 1. — *LES CHEMINS DE FER*

En principe, les chemins de fer sont exploités par des compagnies concessionnaires, en vertu de conventions passées entre elles et l'Etat. Ces concessionnaires étaient, pour les chemins de fer d'intérêt général, les Compagnies de l'Est, du Nord, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, d'Orléans et du Midi; depuis l'année 1933, ces deux derniers réseaux ont réalisé une fusion d'exploitation et une communauté financière, commerciale et technique. Outre les grands réseaux exploités par ces compagnies, il existe, depuis 1876, un autre réseau exploité par l'Etat lui-même, et qui comprend également aujourd'hui l'ancien réseau de l'Ouest. L'Etat exploite aussi, depuis 1918, le réseau d'Alsace et de Lorraine rétrocédé par l'Allemagne.

Le cahier des charges, qui est annexé à la convention intervenue entre l'Etat représentant l'intérêt général, et la Compagnie concessionnaire, règle leurs droits et obligations réciproques. Il fixe notamment : 1° le tracé et la construction du chemin de fer; 2° l'entretien et l'exploitation; 3° la durée, le rachat et la déchéance de la concession; 4° les taxes ou tarifs maxima, les obligations du

concessionnaire et les conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises; 5° les stipulations relatives aux services publics; 6° les mesures de police et de sécurité. En outre, les conventions ou cahiers des charges annexés à l'acte déclaratif d'utilité d'une voie ferrée doivent comprendre des dispositions relatives aux conditions du travail et à la retraite du personnel.

De cette énumération, il se dégage cette idée que les chemins de fer se trouvent dans une situation spéciale vis-à-vis de leurs concurrents : situation qui présente certains avantages, mais aussi de graves inconvénients.

Les principaux avantages que tirent les chemins de fer de leur situation juridique sont : la collaboration financière de l'Etat, l'expropriation pour cause d'utilité publique, le monopole de fait que leur confère l'exploitation d'un service public et les lois spéciales de police qui les protègent. Par contre, les chemins de fer sont placés par leurs cahiers des charges sous une véritable tutelle administrative; ils sont soumis à un règlement rigide et désuet et à des lois qui leur imposent des conditions déterminées d'exploitation et de tarifs. Ces conditions sont souvent ruineuses pour les réseaux : il est un nombre considérable d'usagers qui bénéficient d'importantes réductions (militaires, familles nombreuses...), il est des services (tel la poste) que le chemin de fer est tenu (au moins jusqu'à ces derniers temps) d'assurer gratuitement; beaucoup de lignes nécessitent de grands frais pour un rendement presque nul (lignes de banlieue, petites lignes assujetties aux trois trains par jour dans chaque sens). Nous avons vu que les cahiers des charges prévoyaient des dispositions rela-

tives au personnel : celui-ci est soumis à des lois sociales (loi de 8 heures retraites...) qui ont aggravé considérablement la charge financière des réseaux.

Ajoutons enfin que les chemins de fer sont tenus d'accepter tous les transports qui leur sont demandés, d'où la nécessité de posséder un matériel très important, dont la faible utilisation courante ne couvre souvent pas l'amortissement.

Cependant, quelques tentatives ont été faites ces dernières années, pour adapter les chemins de fer aux nécessités de la concurrence.

La restauration des chemins de fer a été amorcée, avec plusieurs années de retard sans doute, par la loi du 8 juillet 1933, l'avenant à la convention de 1921 qui y était annexé, et les décrets pris en application de cette loi. Le titre même de la loi en définissait l'objet : « Loi tendant à adapter aux nécessités actuelles, dans l'ordre technique et économique, le régime des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général. »

Cette loi visait, non seulement le régime instauré en 1921, mais l'ensemble des dispositions qui servent de fondement au régime des grands réseaux (statuts, cahiers des charges...).

Nous allons rapidement passer en revue les principales dispositions ainsi prises pour « adapter les chemins de fer aux nécessités actuelles ».

Quelques dispositions tendent au renforcement du pouvoir de l'Etat sur les réseaux : nomination d'administrateurs représentant l'Etat dans les Conseils de chacun des réseaux concédés, création d'une commission des marchés.

La plus importante des mesures financières consiste en la diminution de l'impôt sur les voyageurs et le relèvement concomitant des tarifs : l'impôt qui était de 32 1/2 % a été réduit à 12 % (décret du 1^{er} novembre 1933), mais le prix payé par le public n'a pas été modifié, du fait de la hausse correspondante des tarifs; dans cet ordre d'idée, le décret-loi n° 25 du 31 octobre 1935 a fixé l'indemnité qui doit être versée par les P. T. T. aux réseaux : 100 millions en 1936, 150 millions ultérieurement.

Nous ne citerons que pour mémoire le relèvement de la prime de gestion et la diminution des charges financières de l'Etat à la fin des concessions (nous reviendrons sur ces points un peu plus loin) et nous aborderons immédiatement les dispositions relatives à l'exploitation, en vue d'un meilleur rendement et d'un assouplissement des règlements.

Nous avons déjà parlé de la fusion d'exploitation et de services entre le P. O. et le Midi : chaque Compagnie conserve sa personnalité commerciale et financière, mais la fusion ainsi réalisée doit procurer certains avantages au point de vue de la coordination des deux réseaux et de la réalisation d'améliorations techniques et commerciales.

Notons également la cession par le P. O. au réseau de l'Etat de l'exploitation de ses lignes de la Bretagne-Sud, c'est-à-dire de Savenay à Landerneau et embranchements; cette mesure, qui unifie le réseau breton, doit permettre une meilleure exploitation de ses lignes et une utilisation plus satisfaisante du personnel et du matériel.

Les décrets qui réalisent l'assouplissement des règles paralysant l'exploitation par fer sont ceux du 30 décembre 1933 (tarification) et du 19 janvier 1934 (exploitation technique et commerciale); les dispositions les plus importantes de ces décrets sont celles qui réalisent l'assouplissement de la tarification, notamment par l'institution de prix minima et maxima entre lesquels les réseaux pourront se mouvoir avec une certaine aisance, l'allègement des charges du chemin de fer pour le transport des expéditions, notamment en cas d'interruption du fonctionnement d'un autre mode de transport, ainsi qu'en ce qui concerne le régime des clôtures et barrières.

Nous citerons également les dispositions qui comportent des avantages réels pour les usagers : réduction des délais, institution d'un régime nouveau unique de vitesse; meilleures conditions de transports des masses indivisibles.

En ce qui concerne les services de remplacement, les nouvelles dispositions sont intéressantes; elles sanctionnent un état de choses déjà existant, qui sera appelé à se développer, elles réglementent les services par auto-rails et autorisent les réseaux à créer des services routiers en remplacement des services par fer. Enfin, elles prévoient la suppression des installations ferroviaires rendues inutiles par les transformations apportées dans l'exploitation et la suspension du service sur certaines lignes lorsque celui-ci est assuré par d'autres moyens de transport.

Après cette vue d'ensemble, il nous faut faire deux remarques sur les dispositions prises : d'une part, en allégeant les charges et en desserrant les entraves qui

mettaient les réseaux en état d'infériorité accusée vis-à-vis de leurs concurrents, les décrets n'ont pas institué un régime de liberté; presque toutes les dispositions nouvelles nécessitent, en effet, pour leur application, un décret du ministre des Travaux Publics.

D'autre part, sur nombre de points, et malheureusement sur des points importants, les facilités données aux réseaux sont demeurées au deçà de leurs demandes, cependant très modérées; certaines de ces demandes n'ont même pas reçu un commencement de satisfaction.

D'où il apparaît, d'ores et déjà, que si les dispositions nouvelles comportent un allègement des charges qui pèsent sur les chemins de fer, elles les ont laissé en état d'infériorité marquée, par rapport aux services effectués par route et par eau.

Collaboration financière

Avant d'étudier le régime de la convention de 1921, encore actuellement en vigueur, et ses résultats, il nous faut retracer très brièvement les conventions antérieures et les circonstances qui ont entraîné l'adoption du régime actuel.

Nous avons vu que la première convention intervenue entre l'Etat et les Compagnies de chemins de fer date de 1842 : elle est basée sur le principe de l'exploitation privée. L'Etat reste propriétaire du fonds et n'accorde aux sociétés, sous forme de bail ou éventuellement de concessions, que le droit d'exploiter les lignes construites. A l'expiration du bail ou de la concession, la

ligne revient à l'Etat, qui rembourse les compagnies, à dire d'experts, de tout ce qui constitue leur propriété.

Sous le II^e Empire, les chemins de fer traversent une crise assez grave : le Gouvernement intervient et garantit aux compagnies une certaine rémunération du capital-actions afférent aux lignes concédées ou à concéder après 1857. En même temps, il concourt par une annuité forfaitaire à l'achèvement des nouvelles lignes.

En 1879, le Parlement vote le programme Freycinet qui comporte deux tranches de lignes nouvelles : 5.800 kms et 4.100 kms de lignes secondaires et, par conséquent, peu rentables. En échange de la construction d'une partie de ce nouveau réseau et de son exploitation, les compagnies obtiennent, par la convention de 1883, l'extension de la garantie du dividende à tous les capitaux investis dans la construction de toutes les lignes, y compris les nouvelles.

Au début du xx^e siècle, le plan Freycinet se trouvait presque entièrement réalisé, et déjà on s'apercevait qu'on avait vu trop grand. Trois réseaux (le Midi, le P.O. et surtout l'Ouest-Etat) se trouvaient en déficit dès avant-guerre. Celui-ci, accru considérablement pendant la période des hostilités, atteignait, en 1920, 3 milliards, et ses principales causes d'augmentation en étaient l'élévation des prix, la loi de 8 heures, les réparations d'un matériel fatigué, les avaries..., etc. En outre, les réseaux jouissaient alors d'une autonomie excessive et manquaient totalement de coordination entre eux (notamment au point de vue des tarifs).

Une révision des contrats apparaissait donc indispensable.

La question fut à cette époque discutée de savoir si l'Etat allait renouveler des contrats avec les Compagnies, ou bien racheter immédiatement l'ensemble des réseaux; mais cette dernière solution fut rejetée; elle semblait, en effet, trop onéreuse et présentait de multiples inconvénients au point de vue de l'intérêt général.

C'est dans ces conditions que l'on fut amené à étudier une nouvelle convention qui, votée à une forte majorité par le Parlement, prit le nom de convention de 1921.

La convention de 1921 comportait deux sortes de clauses : les unes, pour le passé, mettaient fin à de nombreuses difficultés nées de la guerre ou antérieures à 1914 : nous n'en parlerons pas; les autres, en ce qui concerne l'avenir, avaient principalement trait à l'organisation administrative et financière des chemins de fer.

L'organisation administrative comprend trois étages : les réseaux, le comité de direction et le conseil supérieur. A la base, les réseaux existant à l'époque de la convention sont maintenus; rien n'est changé à leur organisation intérieure.

Mais l'unité d'exploitation est réalisée par le comité de direction qui délibère sur toutes les questions intéressant l'ensemble des réseaux : tarifs, signalisation, matériel, etc... et dont les décisions engagent tous les réseaux ainsi que l'Etat.

Le Gouvernement est représenté par le directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics, qui peut faire porter à l'ordre du jour les questions qu'il désire voir discuter et a le droit de provoquer une réunion du comité. Chaque réseau est représenté par trois membres, soit 18 en tout pour le Comité.

Enfin, pour réaliser la coordination entre l'exploitation des réseaux et les intérêts généraux du pays, est institué un Conseil supérieur des chemins de fer qui sera composé de 60 membres. Trente y représentent les chemins de fer, soit les 18 membres du Comité de direction, plus 12 représentants du personnel. A ces 30 membres s'en ajoute un même nombre, nommés par décret rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics, pour représenter les intérêts généraux de la Nation. Le directeur des chemins de fer au ministère des Travaux Publics, siège au conseil supérieur, comme commissaire du Gouvernement.

Le Conseil est obligatoirement saisi par le Ministre des Travaux Publics des questions d'intérêt commun à tous les réseaux en matière technique, administrative et financière. Il donne également son avis sur les questions importantes concernant un ou plusieurs réseaux, si le Ministre juge utile de l'en saisir.

Les décisions du Conseil ne lient pas le Ministre, à moins qu'elles ne portent sur des questions pour lesquelles il a reçu délégation spéciale. Mais le Ministre ne peut prendre une décision contraire qu'après une seconde délibération du Conseil.

Désormais, le Ministre peut faire aboutir les mesures nécessaires à l'intérêt national, notamment le programme des travaux neufs et d'électrification. La convention lui donne les pouvoirs nécessaires, elle lui fournit également les moyens financiers.

L'organisation financière repose sur les mêmes bases que l'organisation administrative : exploitation unique, solidarité des réseaux.

Les garanties sont de deux sortes : fonds commun, équilibre des recettes et des dépenses.

Le fonds commun est, dans la forme financière, la réalisation du principe de la solidarité des réseaux. Chacun d'eux conserve, sur les recettes, les sommes nécessaires à ses charges; il verse le reste au fonds commun, où puisent les réseaux déficitaires qui, d'après les prévisions, devaient être le P.O., le Midi et surtout l'Etat.

L'équilibre du fonds commun devait, dès que la situation économique du pays serait rétablie, c'est-à-dire après 1927, être obtenu exclusivement au moyen des *tarifs* qui devaient être fixés, non plus d'après les besoins de chaque réseau, mais en fonction des besoins de l'ensemble des réseaux. Si le fonds commun est en excédent, il est constitué une réserve, et le surplus appartient à l'Etat. En cas de déficit, on a recours à des avances du Trésor, ou à des avances de Trésoreries faites par les réseaux.

Pour intéresser les réseaux à une bonne exploitation, il a été créé une double prime de gestion.

La partie destinée au réseau est calculée de manière à favoriser la bonne gestion et à prévenir la mauvaise. Au contraire, par une faveur spéciale, la part de prime du personnel n'est pas diminuée en cas de mauvaise gestion du réseau et peut croître sans limitation aucune.

La convention de 1921 admettait la participation au fonds commun du réseau de l'Etat, dont le déficit de guerre égalait, à lui seul, celui de toutes les compagnies, y compris le Nord et l'Est, dont les réseaux avaient été ravagés par la guerre. L'Etat pensait ainsi faire une fructueuse opération, puisque le déficit de son réseau,

en grande partie agricole et de faible trafic, devait être comblé par les excédents des autres Compagnies. Nous verrons que les événements n'ont pas confirmé cet espoir optimiste.

Mentionnons que la convention de 1921 modifiait les conditions de rachat au bénéfice de l'Etat; le rachat ainsi devenu très peu onéreux pour l'Etat, devenait dans ses mains, contre les compagnies, une arme redoutable et efficace.

Au point de vue administratif, comme au point de vue moral, les compagnies sacrifiaient une partie de leur indépendance; en effet, on l'a vu, les pouvoirs du Ministre des Travaux Publics étaient accrus considérablement et rendus plus effectifs; de plus, elles perdaient le droit de régler souverainement, en cas de conflit collectif avec leurs agents, les questions relatives à leur statut, les conditions de rémunération, de travail et de retraite; la loi, en son article 12, prévoit un tribunal arbitral dans tous les cas de conflit collectif. C'est là un avantage sérieux pour le personnel qui, en outre, est représenté au Conseil supérieur et associé au rendement des réseaux.

En résumé, le nouveau régime de la convention de 1921 est fondé sur la solidarité des réseaux : au point de vue financier, ils forment entre eux un fonds commun qui, à partir de 1927, devait être toujours maintenu créancier par le jeu des tarifs, c'est-à-dire par les usagers.

C'est donc pour ces derniers une charge qui n'est acceptable que dans la mesure où l'exploitation est conduite au mieux de leurs intérêts; aussi leur a-t-on donné

un droit de contrôle en les introduisant au conseil supérieur.

Malgré quelques critiques formulées, cette convention fut accueillie avec faveur et votée à une grosse majorité par le Parlement. Voici dans quels termes s'exprimait à son sujet, le rapporteur du projet à la Chambre : « elle associe, elle coordonne, elle prépare une action internationale, particulièrement opportune, dans l'Europe nouvelle, d'une union des chemins de fer français; elle apporte un allègement sensible à nos budgets, donne des cadres à nos énergies de reconstruction, elle est conforme aux facultés et aux besoins présents de notre renaissance nationale ».

Nous connaissons maintenant la convention conclue en 1921. Il nous reste à étudier quels en furent les résultats.

Nous avons vu que la Convention de 1921 avait décidé que, pendant une période transitoire de six ans (1921-1926), l'équilibre du fonds commun serait facultatif et qu'il ne serait obligatoire qu'à partir de 1927.

Le solde des six premiers exercices avait accusé un déficit de 4.700 millions. Rien d'étonnant à cela puisque, conformément au désir de l'Etat, les tarifs n'avaient pas, intentionnellement, été exactement ajustés aux besoins des réseaux. En tout cas, lors du vote de la loi du 29 octobre 1921, qui avait approuvé la Convention, on avait calculé que l'équilibre du fonds commun serait réalisé au cours de la septième année. Il le fut un an plus tôt. Résultat assurément satisfaisant.

De 1927 à 1929 le fonctionnement du régime institué

en 1921 s'est poursuivi dans des conditions normales et ces trois exercices firent ressortir :

- en 1927, un déficit d'exploitation de 235 millions;
- en 1928, un excédent d'exploitation de 750 millions;
- en 1929, un excédent d'exploitation de 326 millions.

En tenant compte de la charge du remboursement des annuités des emprunts émis pour couvrir les déficits des exercices 1921 à 1925, incombant au fonds commun depuis 1927, le solde de ces trois exercices a été :

- en 1927, un déficit de 727 millions;
- en 1928, un excédent de 251 millions;
- en 1929, un déficit de 188 millions.

Depuis 1930, l'exploitation des chemins de fer a été affectée par la crise économique mondiale et cette situation a été aggravée par le développement de la concurrence des autres modes de transport. Les conséquences n'en furent pas très sensibles en 1930; elles le devinrent l'année suivante et se développèrent depuis progressivement :

— en 1930, le déficit d'exploitation a été de 1.297 millions de francs et le déficit total (y compris les annuités des emprunts 1921-1925) de 1.783 millions de francs;

— en 1931, le déficit d'exploitation a été de 2.625 millions de francs et le déficit total de 3.100 millions de francs;

— en 1932, le déficit d'exploitation a été de 3.688 millions de francs et le déficit total de 4.109 millions de francs;

— en 1933, le déficit d'exploitation a été de 3.978 millions de francs et le déficit total de 4.395 millions de francs.

Au total, le déficit a atteint, de 1921 à 1933 inclus :

— sans tenir compte des annuités des emprunts 1921-1925 : 16.300 millions;

— en tenant compte des annuités des emprunts 1921-1925 : 18.700 millions.

Depuis la Convention de 1921, l'Etat, à la différence de ce qui se passait sous le régime antérieur de la garantie d'intérêts, ne supporte pas obligatoirement le déficit des réseaux en capital; il a le choix entre deux moyens de se libérer : ou le versement au fonds commun d'une avance sur les disponibilités de la trésorerie, — mais il n'a jamais usé de ce moyen — ou le *versement aux réseaux d'annuités* correspondant aux charges des emprunts émis par eux, à sa demande et pour son compte, en vue de couvrir le déficit.

Le mode de libération adopté par l'Etat lui est très avantageux; mais il constitue un procédé détestable, « un expédient de faillite ». L'emprunt à jet continu pour couvrir les déficits des chemins de fer a contribué à jeter le trouble dans le marché des capitaux, aggravé le renchérissement du loyer de l'argent au détriment des particuliers et du Trésor, mis à une rude épreuve la confiance du public. Il est vrai que, d'après la Convention de 1921, ces emprunts annuels devaient être remboursés en deux ans au plus; mais la tentation de ne pas appliquer cette disposition s'est révélée trop forte pour l'Etat.

Les sommes que l'Etat est obligé d'inscrire à son budget, au titre des annuités de ces emprunts, faibles au début, se sont notablement accrues au cours des derniers

exercices, par suite de l'aggravation du déficit des réseaux.

Ces annuités se sont élevées : en 1931, à 60 millions; 1932, à 120 millions; 1933, à 359 millions, soit : 539 millions. Il ne faut pas oublier toutefois que, de 1921 à 1931, l'Etat a encaissé, tant sous forme d'impôts que d'avantages chiffrables en argent dont ont bénéficié certaines administrations publiques, une somme de plus de 22 milliards.

Au rythme des derniers exercices, l'annuité figurant au budget de l'Etat, qui était de 622.800.000 francs pour 1934, eut atteint bientôt un chiffre beaucoup plus considérable si des mesures complémentaires n'avaient été prises, sans nouveau retard, pour endiguer le déficit des réseaux.

Il y a lieu d'ailleurs de noter que si la Convention de 1921 avait été régulièrement appliquée, les conséquences de la crise que traversent nos réseaux eussent été beaucoup moins onéreuses pour l'Etat et pour nous mêmes.

La Convention avait prévu la constitution d'un fonds de réserve pour faire face aux mauvaises années. Or, lorsque la crise a éclaté, ce fonds n'était pas constitué, l'Etat n'ayant pas procuré aux réseaux les moyens nécessaires.

D'autre part, la Convention posait en principe, pour éviter le déficit, que les recettes devaient être ajustées, par décision ministérielle, au niveau des charges et que les réseaux devraient avoir des ressources suffisantes, s'il se produisait néanmoins un déficit pour que celui-ci soit obligatoirement remboursé au bout de deux ans, au plus tard.

Malgré les demandes instantes du Comité de Direction des réseaux, depuis 1929, les tarifs n'ont pas été relevés quand il en était encore temps, de façon à procurer les ressources nécessaires pour éviter d'abord le déficit et l'atténuer ensuite par une application correcte de la Convention.

Le Gouvernement craignait, en relevant les tarifs, de provoquer une diminution du trafic et une augmentation du coût de la vie.

La Convention de 1921 n'ayant pas été appliquée, la nécessité de mesures tendant à réduire le déficit des réseaux était d'autant plus pressante au début de 1934 que l'exercice de cette année se présentait sous de sombres aspects. Si les réseaux espéraient pouvoir réduire encore leurs dépenses de 237 millions, malgré la réduction de 1.940 millions déjà opérée depuis 1930 — soit une économie de près de 2 milliards 200 millions en cinq ans — il fallait s'attendre, néanmoins, à un déficit du même ordre qu'en 1933, c'est-à-dire à un déficit d'exploitation de 4 milliards environ, malgré le relèvement des tarifs voyageurs opéré à la fin de 1933. Le déficit total (y compris les annuités des emprunts contractés pour couvrir les déficits 1921-1925) devait donc atteindre 4.400 millions environ.

L'importance du déficit prévu pour 1934 avait deux causes : l'augmentation des charges de capital (220 millions environ), malgré la compression rigoureuse des dépenses d'établissement, et la diminution des recettes (6 % environ depuis le début de l'année par rapport à 1933).

Une pareille situation ne pouvait se prolonger. Au sur-

plus, les emprunts des réseaux devenaient de plus en plus difficiles et ne pouvaient être réalisés qu'à des conditions extrêmement onéreuses (8 à 9 %); la trésorerie des réseaux était de plus en plus gênée. D'autre part, si la diminution des recettes des réseaux avait pour cause la crise économique, son aggravation continue était la conséquence de la concurrence toujours plus active des autres modes de transport : la route et la voie d'eau.

C'est pourquoi au début de l'année 1934, un certain nombre de mesures furent élaborées tendant à accroître les recettes et à réduire les dépenses des réseaux et parmi ces mesures figurait la coordination du rail et de la voie d'eau que nous étudierons tout à l'heure.

§ 2. — *LA BATELLERIE*

La batellerie s'est de tout temps développée comme une exploitation commerciale libre. Alors que, presque immédiatement, l'exploitation de la voie ferrée fut soumise au procédé de la concession de service par la puissance publique, et à une stricte réglementation administrative, la voie d'eau, comme la route, continua à bénéficier de la liberté commerciale. La puissance publique, qui créait ou entretenait la navigabilité de la voie, la laissait ouverte à une libre exploitation des usagers, et l'intervention administrative se limitait à imposer l'observation de certaines règles de police. La domania-lité publique s'accompagnait ainsi de la liberté commerciale absolue.

C'est un régime qui avait ses avantages certains. Il laissait s'épanouir le libre jeu des activités privées sans les enserrer dans les règles étroites du formalisme administratif; il offrait toutes les supériorités d'un régime d'initiative privée sur un régime d'étatisme. Il demeure d'ailleurs dans une certaine mesure à la base de l'organisation actuelle de la batellerie française.

Mais il comportait aussi des inconvénients sérieux, qui se sont fait jour surtout depuis la guerre, dans la période de désorganisation économique à laquelle les pouvoirs publics se sont efforcés d'apporter remède.

L'essentiel des dispositions administratives relatives au bateau se rattache à la nécessité de l'immatriculation, posée en ces termes par l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 1917, modifiée par la loi du 19 juillet 1934 : « Tout bateau de navigation intérieure de plus de 20 tonnes circulant en France doit être jaugeé et immatriculé. »

L'immatriculation du bateau a été instituée par le décret du 11 février 1899. Elle apparaissait alors essentiellement comme une obligation d'ordre statistique relevant de la police des voies navigables.

L'immatriculation fut à nouveau réglementée par la loi du 5 juillet 1917, instituant l'hypothèque fluviale : elle prit alors un second aspect beaucoup plus important, se transformant d'acte purement administratif en acte juridique conférant au bateau un état civil et donnant une base stable à sa situation juridique. L'immatriculation est pour le bateau à la fois un acte d'état civil et un acte de propriété, indiquant à qui appartient le droit d'affecter le bateau à la garantie d'une créance.

Ce régime a pour effet de permettre plus facilement

la constitution d'un droit réel sur le bateau et par là même de favoriser le crédit, par le moyen de l'hypothèque fluviale.

Mais l'immatriculation a pris tout récemment un troisième aspect non moins important : elle permet une limitation de l'inflation des moyens de transport par eau ; elle peut, en effet, protéger la batellerie française contre les concurrents étrangers ; il suffit pour cela de la réserver à des Français (loi du 19 juillet 1934) ; elle peut également permettre le contrôle de la mise en service des bateaux français, si elle n'est accordée à des bateaux nouveaux que dans certaines conditions (décret-loi du 15 mai 1934).

Voici, en résumé, quelles sont les modalités de l'immatriculation.

L'immatriculation et le jaugeage sont obligatoires pour tout bateau de plus de 20 tonnes. C'est une obligation qui pèse sur le propriétaire du bateau. L'immatriculation est assurée par des bureaux d'immatriculation placés sous l'autorité du ministre des Travaux publics. Le jaugeage a pour objet de déterminer le poids de la cargaison d'un bateau d'après son enfoncement.

L'immatriculation consiste dans l'inscription du bateau avec un numéro d'ordre sur un registre matricule spécial tenu au bureau d'immatriculation. Elle comporte diverses indications : nom et devise du bateau, mode de construction et type, nature et puissance de la machine s'il y a lieu, capacité maxima de chargement, nom, domicile et nationalité du propriétaire, etc.

Tout bateau immatriculé doit être muni, en outre du certificat d'immatriculation et du certificat de jaugeage,

d'un extrait des inscriptions des droits réels existant sur le bateau ou d'un certificat constatant qu'il n'en existe aucune. On voit ici la liaison de l'immatriculation et du crédit fluvial.

Sous le régime de la loi de 1917, tout bateau étranger ayant régulièrement payé les droits de douane pouvait circuler librement en France : c'est ce qu'on appelait le régime de la « francisation ». En outre, un régime d'admission temporaire extrêmement libéral permettait la circulation en France pendant un an de tout bateau porteur d'un chargement à destination de la France. Mais, eu égard aux difficultés de la navigation intérieure, on ne pouvait tolérer que la batellerie étrangère, soustraite aux charges fiscales de la batellerie française, absorbât en France un trafic intérieur important : d'où une restriction du régime de l'admission temporaire en 1932, et surtout la loi du 19 juillet 1934, ratifiant la convention de Genève du 9 décembre 1930 sur l'unité d'immatriculation et réservant l'immatriculation aux Français.

Le principe posé par l'article 1^{er} a) de la loi des 5 juillet 1917-19 juillet 1934 est le suivant : « Peuvent seuls être immatriculés en France les bateaux appartenant pour plus de moitié à des Français ou à des sociétés françaises. » Comme ne peuvent circuler en France que les bateaux qui y sont immatriculés, la navigation intérieure est ainsi réservée aux Français.

La réserve de l'immatriculation aux Français comporte des dérogations, soit pour des ressortissants de pays sans voies navigables ni bureaux d'immatriculation, soit — et la dérogation est plus intéressante à

signaler — pour « des ressortissants de pays étrangers exploitant des usines en France, à condition que lesdits bateaux aient été construits en France et ne soient utilisés que pour l'approvisionnement et la desserte de ces usines ».

Mais les dérogations les plus importantes en faveur des étrangers résultent non du jeu de la loi de 1934 sur l'immatriculation, mais du régime de l'admission temporaire et surtout des accords internationaux.

Dans le cas de l'admission temporaire, la durée du séjour est limitée : suivant qu'on est au nord ou au sud de la Seine, elle est limitée à 120 ou 180 jours pour les bateaux ordinaires, 100 et 120 jours pour les automoteurs. Durant ce séjour, ils ne peuvent effectuer de transports intérieurs, sous réserve d'engagements internationaux.

Les engagements internationaux visent essentiellement les navires belges dont la circulation en France est très importante : en 1931, les 1.588 navires belges représentaient 13 p. 100 du nombre des bateaux et du tonnage, ce qui s'explique à la fois par les facilités de la navigation et l'importance du trafic économique entre le nord de la France et la Belgique. Aussi un accord intervenait-il le 26 août 1932, par échange de lettres entre la France et la Belgique, sur les conditions de circulation des bateaux belges en France, accord sanctionné par le décret du 14 novembre 1932. Le délai d'admission temporaire est le même que pour les autres bateaux, mais, en ce qui concerne le tarif intérieur, les bateaux belges « seront autorisés à faire sur le territoire français et avant d'en sortir, un seul voyage de transport

intérieur, à la condition que ce voyage les rapproche de la frontière belge. Ils seront également autorisés à faire cet unique voyage de transport intérieur sur d'autres trajets, mais à la condition qu'ils présentent, dans ce cas, un contrat régulier d'affrètement pour une cargaison à exporter de France, et que le transport intérieur les rapproche du point de chargement de cette cargaison ».

Si peuvent seuls être immatriculés en France les bateaux français, il ne faudrait pas en conclure que tout bateau français doit être immatriculé sans autre formalité.

Le décret-loi du 15 mai 1934 (1), art. 4, stipule : « Toute immatriculation nouvelle des bateaux de navigation intérieure susceptible d'être affectés aux transports de marchandises sera subordonnée à une autorisation préalable du ministre des Travaux publics. » Donc, à l'immatriculation, vient s'ajouter, pour les bateaux nouveaux, la nécessité d'une autorisation qui conditionne l'immatriculation. On retrouve là les idées exprimées dans les conclusions du Conseil national économique, qui avait indiqué que « l'encombrement des voies navigables, les avantages d'une rotation rapide des bateaux sont autant d'éléments qui conduisent à éviter une multiplication excessive des bateaux en service » (2). D'ailleurs, « une réduction du nombre des bateaux en service, loin d'augmenter les cours du fret par suite de la diminution de la concurrence, devrait entraîner au contraire une baisse de ces cours en permettant une rota-

(1) Ratifié par la Chambre, le 20 mars 1936.

(2) C. N. E.' Laroque, p. 12.

tion meilleure des bateaux et une plus large utilisation du matériel fluvial, tout en assurant aux bateliers une rémunération plus substantielle » (1).

Le Règlement d'administration publique du 21 septembre 1934, titre IV (art. 8 et 9) nous indique comment cette autorisation est donnée. Il faut distinguer suivant qu'il s'agit ou non d'automoteurs : pour les bateaux non motorisés, l'immatriculation d'un bateau nouveau n'est autorisée qu'en remplacement d'un ou plusieurs bateaux d'un tonnage total au moins équivalent. La même règle vaut pour les automoteurs, s'il s'agit de remplacer des automoteurs, mais, s'il s'agit de remplacer des bateaux ordinaires, il faut justifier de la perte ou de la destruction d'un tonnage double; de même au cas de transformation d'un bateau ordinaire en automoteur, il faut justifier de la perte ou de la destruction d'un tonnage au moins équivalent. On a estimé que ces règles étaient justifiées par la rapidité plus grande des automoteurs et l'encombrement supérieur qu'ils provoquent par suite sur les voies navigables.

Ce sont là des dispositions très strictes, qui doivent évidemment stabiliser les moyens de transport par eau au niveau actuel, voire même les réduire un peu, si l'on tient compte de la règle du simple au double imposée pour les automoteurs; ces dispositions sont d'autant plus strictes que les unités de remplacement doivent être d'un gabarit correspondant à celui des voies navigables fréquentées par les unités à remplacer. On peut estimer qu'il y a là une disposition critiquable en ce qu'elle sta-

(1) *Ibid*, p. 11.

bilise, non seulement la quantité du matériel, mais encore la répartition du matériel sur les voies navigables d'une manière beaucoup trop rigide. Il s'agit là, on le voit, d'un véritable malthusianisme économique.

Cependant, l'article 11 du Règlement d'administration publique du 21 septembre 1934 a prévu qu'il puisse se produire un jour insuffisance des moyens de transports par eau. Lorsque les besoins des transports le justifieront, le ministre des Travaux publics pourra, par décret, et sur avis motivé du Comité central de coordination, autoriser l'immatriculation, dans un délai déterminé, d'un tonnage déterminé de constructions neuves, et notamment de matériel spécialisé, sans qu'il soit nécessaire de justifier de la destruction de bateaux anciens. Ces dispositions permettent donc aux pouvoirs publics de faciliter la construction de nouveaux bateaux, et la construction de bateaux modernes, automoteurs ou spécialisés comme les bateaux-citernes. Il y a lieu de ne pas perdre de vue la nécessité de doter le pays d'une flotte fluviale moderne permettant de lutter efficacement contre la concurrence étrangère, et indispensable à la défense nationale comme à l'activité économique du pays.

Cette limitation de la mise en service des bateaux nouveaux présente d'ailleurs un autre inconvénient : c'est qu'elle peut entraîner une inactivité fâcheuse des chantiers de construction française. Le Conseil national économique avait vu le danger et conclu qu'« il conviendrait en contre-partie du préjudice pouvant résulter de la mesure envisagée pour les chantiers français de réserver en principe à ces chantiers la construction des

bateaux nouveaux mis en service en France » (1). Mais la seule protection dont bénéficient actuellement les chantiers de construction est une protection douanière, assurée par le double mécanisme du contingentement et des droits de douane. Mais les représentants des chantiers persistent à juste titre à trouver insuffisante, eu égard aux mesures prises pour limiter la construction, la protection résultant d'un droit de 15 p. 10 *ad valorem*.

En tout cas, la construction des bateaux se trouve aujourd'hui, par le jeu des règles sur l'autorisation et l'immatriculation, sous l'entière dépendance des pouvoirs publics.

Voyons maintenant la réglementation qui concerne les services de transports, de tractions, ainsi que la police de la circulation.

Jusqu'au décret du 6 février 1932, l'entreprise de transports était libre, sous réserve d'observer les règles relatives à la police de la circulation. Elle n'était tenue ni à autorisation, ni à concession.

Le décret du 6 février 1932 vint le premier apporter pour certains services des règles plus strictes : les services « accélérés » devaient être soumis à autorisation. On entendait par « navigation accélérée » « celle des bateaux qui, étant astreints à un minimum de vitesse de marche et de parcours journalier, partant et arrivant à jour fixe et ne s'arrêtant qu'à des ports déterminés, sont exploités pour servir des intérêts généraux, dûment constatés » (décret du 6 février 1932, art. 13). En contrepartie de l'autorisation qui leur était accordée, les ser-

(1) *Lot. cit.*, p. 12.

vices accélérés recevaient certains avantages : notamment trématage et droit de priorité.

Le décret du 31 mars 1934 est allé beaucoup plus loin dans cette voie : il a substitué à la distinction entre services accélérés et navigation ordinaire une distinction entre navigation régulière et navigation ordinaire, la navigation régulière étant celle qui correspond à une exploitation destinée à assurer un service régulier de transport de marchandises ouvert au public. Désormais, les entreprises de transports par eau, dites de « navigation régulière » sont soumises à des cahiers des charges et doivent bénéficier d'une autorisation accordée par décret en Conseil d'Etat.

Le décret-loi du 15 mai 1934, article 3, a étendu le champ d'application du régime de l'autorisation aux « transports de marchandises diverses », et aux « transports effectués pour des tiers par des industriels ou commerçants non transporteurs ».

Ces deux textes, visant deux catégories d'hypothèses assez différentes, ont imposé le régime de l'autorisation à un grand nombre de transports par eau. Pour qu'un transport ne soit pas soumis à ce régime, il faut, ou bien qu'il s'agisse d'un transport privé effectué par un particulier pour son propre compte, ou bien, s'il s'agit d'un transport effectué pour le public : 1° qu'il soit exécuté par un transporteur professionnel; 2° qu'il ne réponde pas à un service régulier de transports; 3° qu'il ne comprenne pas de « marchandises diverses », c'est-à-dire que le chargement soit constitué, dans la proportion de 90 p. 100, de marchandises de même nature ou provenant d'un même producteur. Si l'une ou l'autre de ces

conditions ne se trouve pas remplie, le transport est soumis au régime de l'autorisation.

Sans doute, la réunion de ces conditions peut encore se présenter assez souvent : d'une part, l'organisation de services réguliers est beaucoup moins fréquente sur les voies navigables que sur les routes; d'autre part, les chargements des bateaux sont souvent très homogènes. Néanmoins, la liberté du transport apparaît aujourd'hui enserrée dans des limites assez étroites, surtout, comme nous le verrons, en ce qui concerne les flottes privées et les transports de marchandises diverses.

Toute cette réglementation ne vise que les transports de marchandises. Les transports de voyageurs n'ont qu'une importance très limitée en navigation intérieure; à leur égard, le décret du 6 février 1932 se borne à stipuler (art. 48) que les règlements préfectoraux « ou les arrêtés d'autorisation spéciaux peuvent, s'il y a lieu, fixer les conditions particulières d'exploitation auxquelles devront satisfaire les entreprises de transport en commun des voyageurs par bateau et notamment par bateau à propulsion mécanique ». En général, les entreprises de transport en commun de voyageurs sont assujetties simplement aux mêmes règles que les services de remorquage : déclaration, publication de tarifs.

Le Conseil national économique avait demandé que l'autorisation s'appliqua également aux services de remorquage et de halage.

Ses conclusions ne furent pas suivies et, actuellement, le remorquage est demeuré sous un régime de liberté, sous réserve de l'observation de certaines règles de police. Ainsi le remorquage (défini « service public » par

l'arrêté ministériel du 19 décembre 1933) doit effectuer la traction des bateaux de toute personne qui en fait la demande, dans l'ordre d'inscription, et aux conditions d'un tarif rendu public et appliqué sans privilège ni faveur.

La situation est assez différente sur les canaux. Sur ceux-ci, les progrès techniques ont permis de substituer, pour les voies les plus importantes, le halage mécanique à la traction animale. La généralisation du perfectionnement technique a conduit à généraliser le procédé de la concession, la Compagnie générale de traction sur les voies navigables et « la Traction de l'Est » étant aujourd'hui les deux grandes sociétés concessionnaires.

Mais, en raison du peu de largeur des canaux, pour qu'un halage ainsi organisé, assure une utilisation satisfaisante de la voie d'eau, il devrait avoir le monopole de la traction (1).

La coexistence de modes de traction aussi différents que la traction mécanique et la traction animale sur une même voie apparaît impossible. La coexistence de différentes vitesses aboutit en fait à tout subordonner au plus lent.

Le principe si logique du monopole ne se réalise pas cependant sans difficultés; c'est qu'en effet, il lèse non seulement les bateliers qui possèdent leurs propres chevaux (bateaux-écuries), mais encore ceux qui louent leurs chevaux (« haleurs aux longs jours »). Aussi, lorsque le monopole a été établi en faveur de la traction

(1) C. N. E., Laroque, p. 13.

mécanique, a-t-on pris des dispositions spéciales en faveur de ces mariniers.

L'établissement du monopole de la traction s'est fait progressivement. Il a été d'abord appliqué aux voies dont le trafic intense nécessite une organisation rationnelle. La première application en a été faite en 1924 au canal de Saint-Quentin. Le décret du 22 août 1924 a institué sur les « rivières et canaux reliant Paris avec le nord de la France et avec la Belgique » (c'est-à-dire les voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais et le canal de Saint-Quentin) un service de halage avec monopole, service divisé en lots dont la concession fait l'objet d'une adjudication.

Des décrets ultérieurs ont étendu le régime de la concession de halage mécanique à d'autres voies navigables : décret du 21 septembre 1928 pour le canal du Rhône au Rhin; décret du 19 septembre 1929 pour les canaux reliant l'Oise au Rhin et à la Sarre. Mais le halage mécanique ainsi établi demeurerait facultatif : « il en était résulté l'impossibilité d'utiliser à plein les avantages du service organisé ». Aussi, des textes récents sont-ils venus ajouter au principe de la concession celui du monopole : décret du 1^{er} décembre 1934 pour le canal du Rhône au Rhin, décret du 11 mars 1935 pour les canaux reliant l'Oise au Rhin et à la Sarre.

L'obligation d'utiliser le halage mécanique ne vaut évidemment pas pour les automoteurs, sauf dans les souterrains où le fonctionnement des moteurs nuirait à la salubrité.

Le système de halage mécanique obligatoire, qui tend ainsi à se généraliser, doit être approuvé : il représente

pour les transports un progrès certain dont bénéficient tous les usagers.

La réglementation de la police des voies navigables, édictée par les décrets de 1932 et 1934 est une réglementation très complète : nous nous bornerons à en exposer les grandes lignes, tant pour la sécurité que pour la circulation proprement dite.

En ce qui concerne le matériel, il n'est pas exigé, en principe, de permis de navigation comme pour les navires de mer, mais il est simplement prévu (art. 3 des décrets de 1932-1934) que « les bateaux ne sont admis à circuler sur les voies de navigation intérieure que si leur coque est en bon état d'entretien dans toutes ses parties et s'ils ne présentent aucun danger de couler à fond par suite d'un vice de construction ou de défectuosité dans les conditions de leur chargement ». Les règlements particuliers applicables à chacune des voies navigables fixent les dimensions maxima des bateaux, trains de bois ou radeaux : longueur, largeur, enfoncement ou tirant d'eau, franc-bord, etc... L'article 7 du décret réglemente les agrès et apparaux, les appareils sonores.

Les dispositions relatives au personnel se trouvent comprises dans l'article 6 des décrets de 1932-1934. Pour les bateaux ordinaires, ces dispositions sont des plus sommaires : il est simplement prescrit d'avoir le personnel nécessaire pour assurer la marche, et, en tout cas, au moins un marinier valide, homme ou femme, âgé de plus de seize ans. C'est évidemment le minimum qu'on puisse exiger.

Pour les automoteurs, au contraire, capitaines et

mécaniciens doivent justifier d'un certificat de capacité constatant leur aptitude à remplir cette fonction.

C'est au souci de sécurité que l'on peut rattacher certaines réglementations spéciales, concernant les bateaux ayant leur source d'énergie à bord, les bateaux naviguant la nuit, ou les transports de marchandises dangereuses.

C'est également à des préoccupations de sécurité que se rattachent les dispositions spéciales aux bateaux naviguant la nuit, dispositions qui se trouvent contenues dans l'article 8 du décret du 6 février 1932 et dans le décret du 28 juin 1934. Le premier de ces textes prescrit que le personnel comprendra au moins deux personnes valides âgées de plus de seize ans, dont un homme. Le second texte définit les feux dont doivent être munis les bateaux en stationnement ou en marche pendant la nuit, et prescrit notamment l'installation de projecteurs sur les bateaux naviguant la nuit sur certaines sections de voies navigables.

C'est encore à des conditions de sécurité que répond la réglementation spéciale au transport des marchandises dangereuses prévue par la loi du 18 juin 1870, et par le décret du 31 août 1926 sur les hydrocarbures.

Postérieurement au décret du 31 août 1926, d'autres textes ont statué sur les transports d'autres marchandises dangereuses, telles que : explosifs et munitions, matières inflammables autres que hydrocarbures, matières caustiques et vénéneuses.

Les dispositions relatives à la circulation sont extrêmement nombreuses. Nous étudierons surtout deux questions délicates qui ont donné lieu à de grandes diffi-

cultés au cours de ces dernières années, notamment lors de la grève de 1933 : les droits de ténatage et de priorité et la navigation de nuit.

Trénater, c'est très exactement, d'après le sens étymologique, faire passer le mât de son bateau en avant de celui du bateau voisin, c'est donc dépasser ce bateau. Le ténatage est le résultat de la vitesse différente des bateaux (tels automoteurs et bateaux à traction animale). Le dépassement en marche ou ténatage en route n'a pas besoin d'autorisation ou de permission; c'est parfaitement normal. L'article 16 du décret reconnaît ce droit « à condition de ne pas gêner la marche des bateaux en sens contraire ».

Mais l'existence d'écluses vient poser pour la voie navigable un problème spécial.

En principe, aux abords des écluses et ponts mobiles, dans les zones limitées par des « poteaux-limites de ténatage » et des « poteaux-limites de garage », le ténatage est interdit. Toutefois, il est accordé un droit de priorité, soit à certaines catégories de bateaux d'une manière générale (art. 17), soit à certains bateaux moyennant autorisation spéciale (art. 18).

D'une manière générale, il est accordé un droit de priorité aux catégories de bateaux suivantes dans l'ordre indiqué par le texte :

1° Les bateaux assurant un service public de transports de voyageurs et pourvus d'une autorisation du ministre des Travaux publics ou de son délégué;

2° Les navires de mer, en provenance ou à destination d'eaux maritimes;

3° Les remorqueurs ou toueurs faisant route sans convoi;

4° Les bateaux affectés à un service de transports régulièrement autorisés, comme nous l'avons indiqué plus haut.

Il y a aussi des dispositions spéciales et temporaires prévues à l'article 18 sous le titre « circonstances exceptionnelles ». Il faut alors, pour obtenir le droit de priorité, une autorisation spéciale et individuelle, délivrée, soit par le ministre des Travaux publics, soit par l'ingénieur en chef de la navigation.

L'article 21 du décret du 6 février 1932 pose le principe suivant : « La navigation et le passage aux écluses et ponts mobiles peuvent être pratiqués librement le jour et la nuit », sous réserve de dispositions particulières. Il est certain que l'usage de la voie navigable la nuit est de nature à permettre des transports plus rapides, plus nombreux, à attirer plus de transports à la voie d'eau et à accélérer la rotation des bateaux.

En fait, la navigation de nuit ne peut être pratiquée qu'autant que la manœuvre des ouvrages de navigation, écluses et ponts mobiles, est assurée également pendant la nuit. Or, ce travail de nuit se trouve conditionné à la fois par les lois sociales et les disponibilités budgétaires : il doit, en effet, entraîner une rémunération spéciale lorsqu'il occasionne un dépassement de la durée normale de travail du personnel.

D'autre part, la navigation de nuit entraîne, bien plus encore, un surcroît de travail pour le personnel navigant,

Ce fut précisément un des griefs des mariniers pendant la grève de 1933 que cette navigation de nuit, qui n'aurait profité, en fait, qu'aux automoteurs.

Les inconvénients dont se plaignaient les propriétaires de bateaux tractionnés étaient, d'une part, la menace de ne pas trouver assez d'eau à leur disposition le lendemain, pour peu qu'on fût en période de sécheresse et, d'autre part, de voir leurs bateaux détériorés par les remous que produisent des éclusages faits avec une certaine brutalité dans la demi-obscurité.

En fait, la navigation de nuit impose une rémunération spéciale du personnel chargé de l'éclusage; à une pratique clandestine, un décret-loi du 30 juin 1934 a fort opportunément substitué une obligation légale; en vertu de l'article 1^{er} de ce décret : « tout bateau qui franchit de nuit une écluse, un élévateur ou un pont mobile est soumis à la perception d'une taxe calculée à raison de cinq francs par bateau et par ouvrage ».

Ainsi, la navigation de nuit est possible, mais, comme elle nécessite des dépenses particulières, elle entraîne une contribution spéciale des usagers.

Les dispositions diverses sont extrêmement nombreuses, ainsi (décret de 1932) : procédés de traction autorisés, interruption de la navigation, passage aux ouvrages de la navigation, stationnement des bateaux, mesures d'ordre dans les ports et dans les garages, transports en commun de voyageurs, conservation des voies navigables, etc...

Enfin le titre X indique comment ces différentes prescriptions seront sanctionnées par les agents de la navigation qui ont le droit d'effectuer à tout instant les cons-

tatations nécessaires. Les mesures à prendre en cas de contraventions commises par les mariniens consistent essentiellement dans la rétention du bateau jusqu'au versement de l'amende. Des dispositions plus graves (déchargement d'office, retrait de la voie navigable) sont prévues au cas où les constatations faites prouveraient un danger pour la sécurité et reconnaîtraient l'inaptitude à la navigation.

L'intervention de l'Etat dans la police de la circulation est une intervention qui s'est produite depuis longtemps déjà et qui était une conséquence nécessaire de la domanialité publique des voies navigables. Avec le statut de l'affrètement, au contraire, nous nous trouvons en face d'une réglementation toute récente et tout à fait étrangère à la notion de domanialité publique : c'est le régime commercial de la batellerie qui se trouve désormais assujetti à un statut administratif, c'est une intervention directe dans le régime économique d'une entreprise de transports qui demeure cependant soumise en principe à un régime de droit privé. La réglementation de l'affrètement constitue une pièce très importante de la nouvelle organisation de la batellerie. Nous y consacrerons d'importants développements en étudiant son régime commercial.

CHAPITRE IV

RÉGIME FISCAL

§ 1. — CHEMINS DE FER

Les compagnies concessionnaires sont assujetties par des lois d'intérêt général ou par dispositions spéciales au paiement de différents impôts et de certaines taxes.

Sont perçus sur les compagnies concessionnaires (et sur le réseau de l'Etat soumis au même régime depuis 1878) : la contribution foncière, la taxe de main-morte, la contribution des portes et fenêtres, les droits d'enregistrement (sur les cahiers des charges, conventions financières...), les droits de timbres (notamment sur actions et obligations émises par les compagnies), les droits de douane, pour les produits qu'elles emploient et qu'elles importent. Enfin, il existe un impôt sur les transports, impôt qui s'ajoute aux prix fixés par les tarifs : avant-guerre, sur le prix des places des voyageurs et sur le prix des excédents de bagages, il était du dixième. En 1926, il avait été majoré démesurément et porté à 32 1/2 %, ce n'est qu'à la fin de 1933 qu'il a été ramené à 12 %.

Quant à l'impôt sur le trafic-marchandises, il atteint encore 5 à 10 % selon la nature du trafic. On s'est borné en 1928 et en 1930 à édicter quelques exonérations pour

des trafics privilégiés : le public n'en a d'ailleurs aucunement bénéficié, car cette poussière de dégrèvements n'a pu provoquer une diminution des prix. Cet impôt n'existait pas avant la guerre et, lorsqu'on l'a institué, c'était pour remplacer l'impôt sur le chiffre d'affaires auquel les chemins de fer n'étaient pas assujettis; or, cet impôt n'était que de 2 %. A l'étranger, il n'existe pas d'impôt sur les transports, ou s'il en existe un, il est très modéré.

Il faut voir dans cette exagération de l'impôt une cause, propre à la France, d'aggravation de la crise financière des réseaux et de prolongation de sa durée.

§ 2. — LA BATELLERIE

Les transports par eau sont soumis à un certain nombre d'impôts : c'est ainsi que les entreprises de batellerie, comme toutes les entreprises commerciales, sont assujetties aux patentes dans les conditions fixées par la loi du 15 juillet 1880. De même, les compagnies de navigation sont naturellement assujetties aux impôts frappant les sociétés. Nous nous proposons uniquement d'étudier ici les impôts et taxes spécialement applicables aux transports par eau.

L'application de l'impôt sur les transports aux transports par eau est de date toute récente : ce sont la loi du 3 août et le décret du 14 août 1926 qui ont institué ce régime. Jusque-là, les transports par eau n'étaient pas assujettis à l'impôt.

Le taux de l'impôt institué par le décret de 1926 était de 8 p. 100 de la valeur du fret figurant sur les connaissements ou lettres de voiture, mais il était réduit à 4 p. 100 pour un certain nombre de marchandises.

Les transporteurs par eau ont vivement protesté, naturellement, contre l'établissement de cet impôt, puis contre le maintien du taux primitif lorsque furent abaissés les tarifs de l'impôt sur les chemins de fer. Ils ont d'autant plus protesté que, depuis 1920, ils étaient assujettis à l'impôt sur le chiffre d'affaires de 2 p. 100, impôt auquel n'étaient pas soumis les chemins de fer en leur qualité d'entreprises concédées.

Le régime fiscal des transports par eau est actuellement régi par le décret-loi du 19 juillet 1934, article 33, le « mettant en harmonie avec le régime des chemins de fer par la suppression de la taxe sur le chiffre d'affaires et un aménagement des taux ».

D'abord, les transports par eau sont exonérés de la taxe sur le chiffre d'affaires; ils se trouvent donc à cet égard dans la même situation que les chemins de fer. C'est là une réforme très heureuse.

Par contre, ils demeurent soumis à l'impôt sur les transports et, sur ce point, le régime fiscal de 1926 se trouve aggravé : d'abord, l'impôt est désormais calculé, non plus sur la seule valeur du fret, mais sur le prix total du transport, toutes taxes accessoires comprises. Ensuite, le bénéfice de réduction de moitié du taux applicable (4 p. 100 au lieu de 8 p. 100) dont jouissaient un grand nombre de denrées périssables et alimentaires, ne s'applique plus qu'à un petit nombre de marchandises, celles qui, transportées en petite vitesse, figurent

à la cinquième ou sixième série du tarif général des grands réseaux de chemins de fer. Sont toutefois exemptées de l'impôt, outre les expéditions de marchandises en transit et les expéditions se reliant au trafic rhénan, les expéditions composées exclusivement de céréales panifiables en grains, engrais, pommes de terre et fruits frais.

En somme, l'impôt sur les transports par eau est presque toujours de 8 p. 100, alors qu'il est de 10 p. 100 pour les transports P. V. des grands réseaux de chemins de fer et de 6 p. 100 pour les transports P. V. des voies ferrées d'intérêt local, ce taux étant respectivement abaissé à 4, 5 et 3 p. 100 pour les marchandises des cinquième et sixième catégories.

En outre, il faut signaler que les automoteurs sont spécialement frappés : d'abord, le texte codifié annexé au décret du 20 juillet 1934 supprime l'avantage pour les mariniers propriétaires d'un seul bateau d'être taxés à la cédula des traitements et salaires au lieu d'être taxés à la cédula des bénéfices industriels et commerciaux. Ensuite, le décret du 24 juillet 1934 frappe d'un droit de 50 francs par hectolitre les combustibles liquides autres que les huiles lourdes de pétrole consommées par les bateaux. Il est vrai que cette exception réduit notablement la portée de cette aggravation fiscale.

Nous avons déjà parlé des surtaxes locales et temporaires perçues pour faire participer la batellerie à l'amélioration des voies navigables, « en vue de subvenir à l'établissement, à l'amélioration ou au renouvellement des ouvrages ou de l'outillage public d'exploitation » : nous n'y reviendrons pas. Nous devons seulement noter

ici deux décrets-lois du 30 juin 1934 qui s'inspirent de l'idée de participation des usagers aux dépenses : l'un porte création d'une taxe pour le franchissement de nuit des écluses, l'autre porte création de taxe pour l'usage du port de Strasbourg.

CHAPITRE V

RÉGIME COMMERCIAL

§ 1. — *LES CHEMINS DE FER*

Les Compagnies de chemins de fer sont créées exclusivement pour procéder au transport des voyageurs et des marchandises. Investies à cet égard d'une sorte de monopole (au moins jusqu'à ces derniers temps), elles ne peuvent, en principe, exercer d'autres industries. Elles ont seulement le droit de se livrer aux opérations commerciales qui peuvent être considérées comme l'accessoire licite de leur exploitation principale.

L'établissement du prix des transports par chemins de fer n'est pas laissé à l'appréciation des compagnies : le Gouvernement intervient dans la fixation des taxes, de manière à mettre le public à l'abri de l'exigence et de l'arbitraire des compagnies et, en même temps, à protéger celles-ci contre les réclamations des voyageurs et des expéditeurs. Aussi tous les cahiers des charges règlent-ils les prix et les conditions du transport.

La taxe déterminée par le cahier des charges se décompose en prix de péage, destiné à indemniser les concessionnaires des frais d'établissement et d'entretien du chemin de fer et en prix de transport, destiné à rémunérer les compagnies des dépenses de matériel et de

personnel : cette distinction ne présente guère d'intérêt qu'au point de vue comptabilité.

Les tarifs présentés par les compagnies doivent être homologués par le ministre.

Nous avons vu plus haut que la loi du 8 juillet 1933 et les décrets qui ont suivi ont réalisé un assouplissement des règles administratives qui handicapait les chemins de fer : il nous faut étudier maintenant plus spécialement celles de ces règles qui se rattachent au régime commercial des chemins de fer et, notamment, au transport des marchandises.

Sous le titre « Bases et taux minima des perceptions », l'article 3 du décret du 19 janvier 1934 comporte, ainsi que nous l'avons dit plus haut, une importante dérogation aux dispositions des paragraphes 4 à 9 de l'article 42 du cahier des charges et permet au ministre, ainsi que l'avaient demandé les réseaux, de les autoriser : 1° à simplifier les modes de perception des tarifs, en les établissant sur d'autres bases que le nombre de kilomètres et les fractions de poids mentionnés par cet article; 2° à modifier les taux minima de perception.

Cette autorisation permettra aux réseaux de s'inspirer de la tarification des services automobiles, infiniment plus simple et plus commode pour le public que celle résultant de leur cahier des charges et d'établir des tarifs comportant des prix uniformes par zones et par tranches de poids.

Dès la publication du décret, les réseaux ont mis à l'étude la revision de la tarification des expéditions de détail, persuadés qu'ils sont que la complexité de la tarification actuelle constitue, pour ces expéditions, un obstacle à l'utilisation du chemin de fer.

En veut-on un exemple ? Pour les expéditions ne dépassant pas 50 kilos, le public dispose de sept tarifs : le colis postal, le colis de messageries, le colis express, le tarif général des denrées, le tarif G. V. 3/103 des denrées, le colis agricole, le tarif général P. V.

Un colis de denrées de 20 kilos, expédié du Mans à Paris, paie, 8 fr. 25 au tarif des colis agricoles, 9 fr. 20 en petite vitesse, 10 fr. 84 au tarif général des denrées, 14 fr. 60 comme colis express et 15 fr. 35 comme colis postal en gare.

Assurément, une certaine diversité dans la tarification est désirable; mais cette diversité ne doit pas aboutir à une trop grande complication. Le public demande une tarification claire, à sa portée, dont les prix soient faciles à calculer, et qui fasse table rase d'anciennes formules de taxation périmées. Il faut, de plus, que la nouvelle tarification s'adapte aisément et progressivement à la coordination du rail et de la route dont le décret du 19 avril 1934 a posé les bases.

C'est dans ce sens que les réseaux ont orienté leurs études, qu'ils poursuivent activement en s'inspirant de certaines réformes réalisées à l'étranger. Ils se préoccupent également de simplifier le mode d'expédition et de comptabilité des petits colis jusqu'à 50 kilos, d'unifier et de simplifier les tarifs de factage, de camionnage et de réexpédition.

L'article 7, relatif aux règles concernant les expéditions, comporte deux dérogations à l'article 49 du cahier des charges et tendant à assouplir les règles relatives à l'ordre des expéditions et à la remise des récépissés.

Il précise, tout d'abord, que l'obligation d'expédier

dans l'ordre de leur inscription les marchandises ayant une même destination ne s'entend que de celles qui sont soumises aux mêmes conditions de tarif et qui ne nécessitent pas l'utilisation d'un matériel d'un type spécial, car le réseau n'est pas tenu de posséder des matériels de cette nature en quantité suffisante pour répondre immédiatement à toutes les demandes. Il ajoute que le ministre détermine, sur la proposition des réseaux, ces types spéciaux de matériel.

En second lieu, il décide que le récépissé prévu à l'article 49, établi à défaut de lettre de voiture, peut n'être délivré que vingt-quatre heures après la remise de la marchandise; dans ce cas, une fiche provisoire est remplie dès l'acceptation du transport, dans des conditions fixées par le ministre, sur la proposition des réseaux.

Ces deux dispositions sont de nature à apporter certaines facilités dans l'exploitation des réseaux. La seconde permettra notamment de simplifier le service dans les gares peu importantes par la centralisation des écritures dans certaines gares-centres.

Enfin, voici les nouvelles dispositions relatives aux expéditions. L'article 8 est relatif aux délais d'expédition et de transport. Il comporte des dérogations à l'article 10 du cahier des charges pour les services par fer, et des dispositions nouvelles pour les services de remplacement. C'est un des articles les plus importants du décret.

Services par fer (grande et petite vitesse). — En ce qui concerne les services par fer, cet article comprend quatre ordres de dispositions; les unes s'appliquent à la grande vitesse; les secondes à la petite vitesse; les troisièmes à un régime unique de vitesse, les quatrièmes à la suppression, dans certains cas, des délais de transport.

a) Pour la grande vitesse, les réseaux étaient tenus, d'après l'article 50 du cahier des charges, de procéder aux expéditions par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant à leur destination, pourvu que ces expéditions aient été présentées à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

D'après les dispositions nouvelles, le ministre désigne, sur la proposition des réseaux, les trains dans lesquels ces différentes catégories d'expéditions doivent être obligatoirement transportées; les propositions du réseau entrent en vigueur au bout de quinze jours si le ministre n'y fait pas opposition dans ce délai. L'expédition doit être effectuée par le premier des trains ainsi désignés correspondant à la destination indiquée, pourvu que les marchandises aient été présentées à l'enregistrement deux heures au moins avant le départ de ce train.

Il résulte de cette disposition une plus grande facilité d'exploitation pour le réseau, puisque le nombre des trains à emprunter est limité, mais aussi une commodité pour le public, qui n'est tenu de présenter son expédition que deux heures, au lieu de trois, avant le départ du train.

b) En ce qui concerne la petite vitesse, l'article 8 comporte deux dérogations au cahier des charges.

La première est à l'avantage du réseau. D'après le cahier des charges, celui-ci disposait, en principe, d'un délai de vingt-quatre heures après la remise pour faire l'expédition, ce délai pouvant être porté à deux jours par l'administration.

Dorénavant, ce délai reste fixé en principe à un jour;

mais il peut être augmenté du nombre de jours nécessaires pour permettre la mise à disposition d'un matériel appartenant à l'un des types spéciaux définis à l'article 7 du décret.

La seconde disposition est à l'avantage du public. D'après le cahier des charges, le maximum de durée du trajet était fixé par l'administration, sur la proposition du réseau, sans pouvoir excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de 125 kilomètres. D'après le nouveau texte, le maximum de la durée ne peut dépasser vingt-quatre heures par 200 kilomètres.

c) *Nouveau régime unique de vitesse.* — Aux termes du cahier des charges, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse pouvait être établi sur la proposition du réseau. Le prix correspondant devait être un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

D'après le décret, le ministre peut, désormais, « sur la proposition des réseaux, instituer un régime unique de vitesse qui se substitue, en ce qui concerne les prix, délais et autres conditions, aux régimes de grande et de petite vitesse, ainsi que, le cas échéant, au régime de l'article 47 au cahier des charges, pour tout ou partie des marchandises qui y sont visées. Les prix, délais et conditions de ce régime de vitesse, sont fixés dans les tarifs établis conformément aux dispositions du décret susvisé du 30 décembre 1933 ».

Ce nouveau régime de vitesse, qui avait été proposé par les réseaux, se différencie du régime prévu au cahier des charges en ce qu'il ne s'ajoute pas aux régimes antérieurement existants, mais s'y substitue, et en ce qu'il

ne s'agit plus simplement d'un régime comportant des délais de transport différents, mais d'un nouveau régime complet (prix, délais et autres conditions). Ce nouveau régime sera évidemment à l'avantage du public, mais il servira également les intérêts des réseaux, car l'accélération des transports est un des moyens de défense les plus efficaces du chemin de fer contre les transports automobiles. Ce nouveau régime permettra également de simplifier la tarification des colis de détail.

Avant de terminer ce rapide exposé du régime commercial des chemins de fer et sa modernisation, il nous faut signaler la pratique des prix fermes, pratique ayant pour but de concurrencer la batellerie : nous renvoyons le lecteur aux explications que nous donnerons plus loin sur ce procédé de concurrence.

§ 2. — LA BATELLERIE

Aucune règle particulière ne régissait autrefois le régime commercial de la batellerie et comme il arrive souvent, les intéressés eux-mêmes se plaignaient de cette trop grande liberté, touchant à l'anarchie, et qui en était arrivé à se retourner contre eux.

Le décret-loi du 30 juin 1934 et le Règlement d'Administration publique du 31 mai 1934 devaient enfermer les opérations commerciales de la batellerie dans un véritable « moule » légal et donner ainsi satisfaction aux plus nombreuses critiques.

Nous étudierons euccessivement la convention-type

d'affrètement et la lettre de voiture-type, les bureaux et bourses d'affrètement et les chambres syndicales des courtiers de fret.

Une double obligation pèse désormais sur tout contrat de transport par voie navigable : le contrat doit être dressé par écrit sous le nom de convention d'affrètement; l'établissement d'une lettre de voiture accompagnant le chargement est obligatoire.

En outre, s'il s'agit d'une « convention au voyage », la convention d'affrètement doit être conforme à une convention-type arrêtée par décret en Conseil d'Etat et annexée au Règlement d'administration publique du 31 mai 1935; pour tous les transports, quels qu'ils soient, la lettre de voiture doit être conforme à une lettre de voiture-type arrêtée dans les mêmes conditions.

Pour les conventions d'affrètement, l'obligation de se conformer à un type bien déterminé ne vise pas tous les contrats de transport, mais seulement les conventions au voyage; la convention au voyage est définie par l'article 2 du décret-loi du 30 juin 1934 : « la convention qui intervient pour un voyage déterminé ». Au contraire, les affrètements à temps ou au tonnage ou conclus pour plusieurs voyages peuvent être de types divers, à condition d'être rédigés par écrit.

Toute convention d'affrètement au voyage doit contenir un certain nombre d'indications énumérées à l'article premier du Règlement d'administration publique du 31 mai 1935, indications relatives à l'expéditeur, au transporteur, au courtier de fret (s'il y a lieu), au chargeur, au bateau, à la marchandise, au taux du fret et à son paiement, aux cas de résiliation du contrat, au

décompte de toutes les sommes à payer par chacun des intéressés au transport, et, d'une façon générale, toutes indications permettant de constater que la convention se conforme bien aux dispositions qui, d'après les nouveaux textes, doivent obligatoirement y figurer.

Certaines de ces dispositions ont d'ailleurs pour effet, non seulement de protéger les mariniers, mais encore d'accélérer la rotation des bateaux; ainsi en va-t-il de celles qui fixent la durée maxima des délais de planche au chargement et au déchargement, c'est-à-dire du temps accordé à un navire pour effectuer son chargement ou son déchargement. Les maxima sont fixés par l'article 6 du Règlement d'administration publique du 31 mai 1935, de trois à sept jours ouvrables, suivant le tonnage, avec un jour en sus par 300 tonnes au delà de 500 tonnes. Les jours de planche inutilisés au chargement ne seront pas reversibles au déchargement.

De même, la rotation des bateaux se trouvera améliorée par les mesures relatives aux surestaries et aux dispatches. Dans le premier cas, il s'agit de délais qui outrepassent les staries, ou laps de temps stipulé pour le chargement ou le déchargement d'un navire et qui donnent droit à des indemnités payées au transporteur; dans le second cas, au contraire, il s'agit de jours gagnés au chargement ou au déchargement et donnant droit à une prime payée par le transporteur à l'expéditeur. Les textes récents ont fixé tout à la fois le minimum des surestaries payables aux bateliers, et le maximum des dispatches payables par eux.

On trouve également des dispositions relatives à la commission d'affrètement, au cas d'intervention d'un

courtier. Elle est à la charge du transporteur, mais elle est limitée à un maximum fixé à 5 p. 100 du montant du fret, calculé sans tenir compte des surestaries et primes diverses.

Il y a aussi des dispositions relatives au paiement du fret, qui doit avoir lieu au plus tard à la fin du déchargement et aux avances sur fret. A raison de la longueur des voyages, les bateliers ont en effet impérieusement besoin de toucher des avances sur fret.

Désormais, ces avances sont obligatoirement consenties au transporteur qui le demandera, jusqu'à concurrence de 30 p. 100 du prix correspondant au tonnage porté sur la lettre de voiture, aussitôt après l'établissement de celle-ci, et de 20 p. 100 supplémentaire lorsque la moitié du trajet aura été effectué, le tout sans intérêt, ni escompte, ni commission d'aucune sorte.

Tout contrat de transport doit être accompagné d'une lettre de voiture, et cette lettre de voiture doit être conforme aux types annexés au décret du 31 mai 1935, types différents suivant que les transports font l'objet d'une convention d'affrètement au voyage, d'un transport par bateau complet en vertu d'une convention d'affrètement autre que la convention au voyage d'un transport de marchandises diverses.

Ces différents types contiennent le décompte très précis des sommes qui seront à payer par chacun des intéressés au transporteur.

Les sanctions des dispositions prises sont particulièrement énergiques.

Tout d'abord, la double obligation qui pèse sur toutes les conventions, nécessité d'un contrat écrit, obligation

d'une lettre de voiture, est sanctionnée par la nullité absolue de toute convention qui ne s'y serait pas conformée.

Ensuite l'obligation de se conformer à des documents-types, est sanctionnée par la nullité de plein droit de toutes les clauses contraires. Les suppressions, modifications ou stipulations irrégulières sont remplacées de plein droit par le texte des conventions-types.

Le contrôle de la convention et de la lettre-type se fait à l'aide du visa dans les bureaux d'affrètement et ce, dans les 48 heures de la signature.

Mais une autre obligation pèse sur les patrons bateliers; ceux-ci doivent conclure leurs conventions au marché public d'affrètement (bourse d'affrètement), organisé par le bureau d'affrètement de leur ressort. Cette disposition a pour but de protéger les petits bateliers. Mais pour que la conclusion d'une convention d'affrètement dans une bourse d'affrètement soit obligatoire, deux conditions sont nécessaires : d'abord que le point de chargement se trouve dans le ressort d'un bureau d'affrètement. Il faut ensuite qu'il s'agisse d'un patron batelier, c'est-à-dire aux termes de l'article 8 du décret-loi du 30 juin 1934 de « bateliers propriétaires de deux bateaux au plus conduits par eux-mêmes ou par les membres de leur famille ». Les conventions conclues dans une bourse publique devront être soumises, au cours de la séance même où elles auront été conclues, au visa du bureau d'affrètement dont cette bourse relève.

Le respect de l'obligation du visa est assuré par deux ordres de sanctions : sanctions pénales et sanctions administratives.

Il y a d'abord des sanctions correctionnelles (amendes). Il y a ensuite des sanctions administratives particulièrement graves : « le bateau dont la convention d'affrètement ne sera pas régulière pourra être retenu par les agents de la navigation », jusqu'à régularisation de la convention d'affrètement.

Bureaux et bourses d'affrètement

L'institution des bureaux d'affrètement demeure essentiellement facultative.

Leur utilité est variable suivant les régions et leur organisation vise essentiellement le réseau navigable du Nord et de l'Est où domine la batellerie artisanale.

L'article 11 du décret-loi du 30 juin 1934 précise qu'un bureau d'affrètement pourra être créé dans chacun des principaux centres de chargement, soit par une Chambre de Commerce, soit par un groupement d'usagers des voies navigables comprenant des transporteurs et des chargeurs, soit même par l'Etat. Les bureaux sont autonomes, mais ils ne pourront fonctionner qu'après autorisation du ministre des Travaux publics qui déterminera leur siège et leur circonscription et approuvera leur règlement intérieur.

Ce double caractère d'initiative privée et de contrôle de l'Administration se retrouve dans la désignation des organismes chargés de gérer les bureaux : lorsque les bureaux d'affrètement sont créés par une Chambre de Commerce ou un groupement d'usagers, les membres

du Comité de direction sont nommés par le Ministre des Travaux publics, mais choisis sur des listes dressées par les intéressés à raison de trois noms pour chaque poste à pourvoir. La composition des comités de direction réalise l'équilibre entre les transporteurs et les chargeurs.

Quand un bureau est créé d'office, c'est le Ministre qui en nomme les membres.

Le contrôle ministériel s'exerce aussi sur son fonctionnement au moyen d'un représentant désigné par lui.

Les ressources des bureaux consistent en taxes sur les conventions d'affrètement : ces taxes doivent être payées, moitié par le transporteur, moitié par l'expéditeur.

On trouve donc, là encore, une application de la tendance moderne à la collaboration des usagers et des pouvoirs publics dans l'institution et le fonctionnement d'organismes présentant un caractère d'intérêt public : les bureaux d'affrètement ainsi institués ont d'ailleurs une mission très étendue.

Quelque étendue que soit cette mission, on n'a nullement voulu faire des bureaux d'affrètement des organismes administratifs assurant l'exploitation des voies navigables dans une organisation d'étatisme. On a voulu que leur mission nécessaire de contrôle continuât à s'accompagner de la liberté commerciale, bien que certains représentants de la petite batellerie eussent demandé la suppression de cette liberté.

Les bureaux d'affrètement ont une mission générale d'intermédiaires entre les transporteurs et les chargeurs. Ils doivent faciliter la conclusion des contrats entre les

intéressés d'abord par l'organisation d'une certaine publicité : réunion, et publicité de tous renseignements intéressant le trafic fluvial et notamment l'affichage des conventions d'affrètement soumises à leur visa, et les demandes de transport dont ils auront été saisis.

L'ensemble de ces mesures doit permettre de mettre en relations les transporteurs, les demandeurs de transports et les entrepreneurs de traction.

Mais la tâche des bureaux d'affrètement est facilitée par l'institution de bourses publiques d'affrètement, institution obligatoire pour les bureaux.

Ces bourses publiques seront ouvertes périodiquement et aussi fréquemment qu'il sera nécessaire; y auront accès tous les intéressés ou leurs représentants, à condition de ne pas contrevenir aux règlements intervenus en matière d'affrètement.

Nous avons déjà vu que l'intervention des bourses d'affrètement était obligatoire pour la conclusion des conventions au voyage entre chargeurs et patrons bateliers. Elle est facultative pour toutes autres conventions. En tous cas, la publicité des transactions doit assurer l'établissement d'un cours normal des frets.

Ces mesures de publicité doivent, du même coup, permettre l'amélioration de la rotation des bateaux.

La régularisation des conditions de l'affrètement est obtenue non seulement par le rôle de publicité et d'entremise joué par les bureaux d'affrètement, mais encore par leur mission de contrôle; ce contrôle s'exerce, soit d'une manière obligatoire, soit d'une manière facultative.

Nous avons déjà parlé du contrôle obligatoire (visa);

le contrôle facultatif, au contraire, pourra être organisé par les bureaux d'affrètement par la création d'organisation d'arbitrage et d'une commission régulatrice des frais.

Dans ses conclusions, le Conseil national économique demandait « d'assurer la coordination de l'activité des bureaux d'affrètement par la création d'un organisme central ». Ce résultat devrait être atteint, d'une part, par l'établissement d'une liaison étroite entre les bureaux d'affrètement, d'autre part, au moyen de l'institution d'une commission régionale dont la compétence s'étendrait à l'ensemble du réseau des canaux de première catégorie du Nord et de l'Est.

Sur cette question de la coordination des bureaux d'affrètement, les textes sont vagues et les perspectives imprécises : l'article 18 du décret du 31 mai 1935 énonce la possibilité d'une entente entre plusieurs bureaux créés dans une même région pour désigner une commission de surveillance commune.

Quant à la Commission centrale de coordination entre le Nord et l'Est, elle n'a pas été instituée. Son utilité semble d'ailleurs contestable et sa création au moins prématurée.

Chambres syndicales des courtiers de fret

Un élément très important dans le contrat d'affrètement, c'est l'intermédiaire, c'est le courtier. Alors qu'en matière maritime la charge de courtier est exercée par des officiers ministériels jouissant d'un privilège, en

matière de navigation intérieure, il n'y avait, avant 1934, aucune réglementation.

Reprenant encore sur ce point les conclusions du Conseil national économique, le décret-loi du 30 juin 1934, dans son article 13, a institué auprès de chaque bureau d'affrètement une Chambre syndicale des courtiers de fret, dont les membres peuvent seuls servir d'intermédiaires pour la conclusion des conventions au sein des bourses d'affrètement.

Les conditions pratiques de fonctionnement ont été fixées par le Règlement d'administration publique du 31 mai 1935, titre IV (art. 23 à 29).

Doivent faire partie de la Chambre les courtiers pratiquant des affrètements au voyage dans la circonscription du ou des bureaux auxquels la Chambre syndicale est rattachée. Peuvent en faire partie les courtiers ne pratiquant pas d'affrètement au voyage, ou les courtiers exerçant leur profession dans des régions voisines où il n'a pas été créé de bureau d'affrètement.

Le décret du 31 mai 1935 vise à assurer une moralisation aussi complète que possible de la profession de courtier, en précisant les conditions (de capacité et d'honorabilité) indispensables à réunir pour son exercice.

La Chambre syndicale comprendra des membres titulaires et des membres stagiaires; en principe, il faudra un stage de deux ans avant de pouvoir être nommé membre titulaire.

L'observation de ces règles professionnelles est assurée par le pouvoir disciplinaire conféré aux Chambres syndicales qui peuvent prononcer diverses sanctions allant

de l'avertissement à la radiation définitive, sauf recours devant le Tribunal de Commerce.

Le ministre des Travaux publics exerce son contrôle sur le fonctionnement de la Chambre syndicale et il peut en prononcer la dissolution.

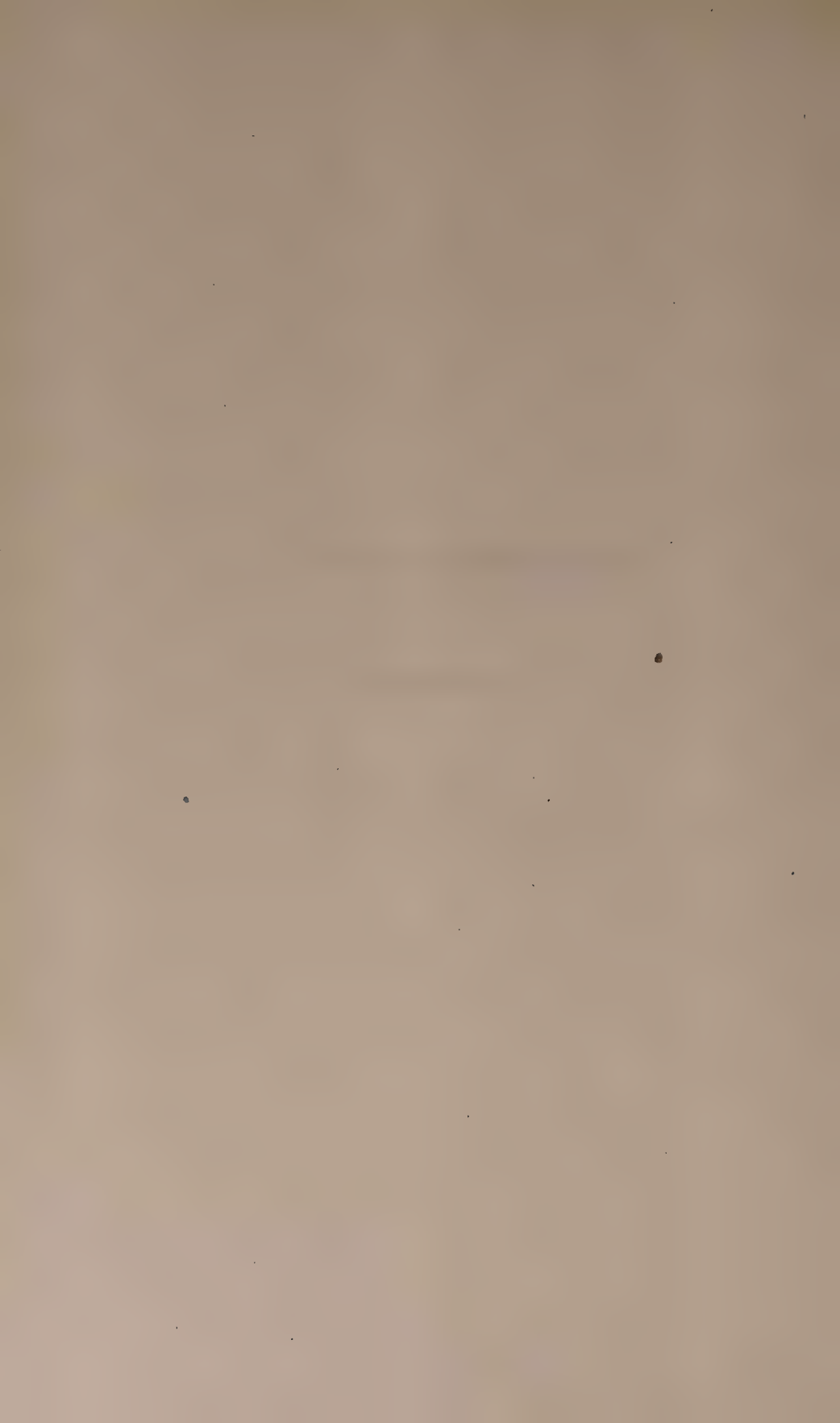
Dans l'ensemble, le nouveau statut de l'affrètement apparaît très satisfaisant : il laisse à l'affrètement la liberté nécessaire tout en le soumettant à une certaine discipline et à l'observation de règles moralisatrices, et au contrôle d'organismes corporatifs.

*
**

En somme, il ressort de cette étude que le régime domanial (pris dans un sens général) est plus favorable à la batellerie qu'aux chemins de fer. Mais ici, déjà, l'Etat essaie de rapprocher les conditions de la concurrence : cela se remarque particulièrement pour le régime administratif : d'une part, les Compagnies de chemins de fer ont utilisé une solidarité financière de fait avec l'Etat pour pousser ce dernier à intervenir, d'autre part, les bateliers artisans (dont la vie est devenue difficile en face des grandes Compagnies de transport fluvial et des automoteurs) ont obtenu une protection administrative contre l'extension de cette concurrence et les abus. Ainsi la batellerie perd une partie de sa souplesse et de son dynamisme.

DEUXIÈME PARTIE

LA CONCURRENCE



CHAPITRE PREMIER

PRÉSENTATION STATISTIQUE

Avant de montrer dans quelle mesure et comment la voie ferrée et la voie d'eau se font concurrence, il nous paraît utile de donner, dès maintenant, un tableau comparatif des variations de trafic de ces deux concurrents pendant ces dernières années.

Ensuite, dans un deuxième tableau, nous résumerons l'activité du réseau français de navigation intérieure.

A N N É E S	V O I E S N A V I G A B L E S		C H E M I N S D E F E R			
	Millions de tonnes	Différence 0/0 relativement à l'exercice antérieur	Recettes totales du compte d'exploitation (en milliers de fr.)	Différence 0/0 relativement à l'exercice antérieur	Nombre de wagons chargés	Différence 0/0 relativement à l'année précédente
1929.....	49.837	—	15.877.341	—	—	—
1930.....	53.187	+ 6,72	15.791.209	— 0,54	—	—
1931.....	52.369	— 1,53	14.390.285	— 8,87	19.691.448	—
1932.....	50.943	— 2,72	12.265.892	— 14,76	17.319.333	— 12,04
1933.....	50.030	— 1,79	11.585.942	— 5,54	16.523.029	— 4,59
1934.....	51.008	+ 1,9	11.068.421	— 4,46	15.516.945	— 6,08

A N N É E S	T R A F I C K I L O M É T R I Q U E du Réseau fluvial français		D I S T A N C E S M O Y E N N E S E N K I L O M È T R E S des transports sur le Réseau fluvial français	
1913.....	6.184.990.066		147	
1919.....	2.682.632.296		150	
1922.....	4.691.090.302		154	
1925.....	5.276.871.761		142	
1928.....	6.979.696.778		144	
1929.....	6.809.917.994		136	
1930.....	7.625.917.614		136	
1931.....	7.378.721.918		140	
1932.....	7.588.539.883		144	
1933.....	7.794.984.547		156	

Il est donc à remarquer que les répercussions de la crise sur la batellerie ne se sont pas traduites par une diminution du trafic, le trafic par eau demeurant à peu près constant et ne subissant pas de grandes variations, comme le trafic de fer. De 1930 à 1933, cette baisse a été de 2 % environ par an, et cette baisse très faible apparaît comme ayant encore beaucoup moins d'importance si l'on considère que le tonnage kilométrique s'est lui, au contraire, développé de 2 % par an en moyenne, situation favorisée si on la compare à celle des chemins de fer; sur la base de 100 pour 1929, le tonnage kilométrique de la navigation intérieure était représenté en 1933 par l'indice 114,5, celui du chemin de fer par l'indice 73.

CHAPITRE II

GÉOGRAPHIE

La batellerie ne peut manifester son activité que dans certaines régions du pays. Alors que la route et la voie ferrée peuvent pénétrer partout, et même, grâce à la science des ingénieurs, dans les parties les plus montagneuses et les plus difficiles d'accès, la voie navigable, elle, qu'il s'agisse de la rivière ou du canal, se trouve assujettie à certaines conditions géographiques et au relief du sol.

Le nombre limité de voies navigables, leur présence dans un petit nombre de régions géographiques bien déterminées, empêchent toute faculté de dissémination et cantonne la navigation intérieure dans un rayon d'activité d'autant plus restreint qu'elle peut rarement assurer les transports de bout en bout, sauf pour les points desservis par la voie d'eau sans transbordement.

La navigation intérieure suppose pour son développement un sol au relief peu accidenté et une certaine uniformité du régime hydrographique. La France, pays de relief extrêmement varié, ne peut avoir qu'un réseau navigable incomplet et fragmentaire. Trois grandes régions ignorent complètement le trafic par eau : les

Alpes, les Pyrénées, le Massif Central. Le réseau navigable français apparaît comme incomplet, peu homogène et peu cohérent (c'est ainsi qu'il manque encore un canal du Nord-Est).

En fait, la navigation intérieure s'est développée surtout dans une région bien déterminée, le bassin parisien doté de bonnes rivières facilement navigables, le Nord et l'Est où le manque de relief a favorisé la construction d'un excellent réseau de canaux, particulièrement complet dans le Nord. A ces raisons naturelles, il faut en joindre d'autres, économiques, qui ont aussi leur importance : la présence sur place de marchandises pondéreuses qui constituent l'essentiel du trafic normal de la voie navigable : charbon d'abord, puis matériaux de construction, betteraves et sucres, vins et céréales, minerais de fer. Le trafic sur les voies navigables du Nord et de l'Est et sur la Seine représente environ 85 p. 100 du trafic par eau. Les raisons qui jouent en faveur de la voie d'eau favorisent aussi la voie de fer et dans les régions à nombreux canaux on trouve un réseau ferré très développé : ceci est particulièrement vrai pour le Nord de la France.

En dehors du Nord, de l'Est et du Bassin Parisien, la navigation intérieure n'occupe une place vraiment importante dans l'ensemble du trafic national que dans deux autres régions : la région Saône-Rhône avec le réseau de canaux du Centre, le Midi avec le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne.

CHAPITRE III

LES MARCHANDISES

Nous avons vu que, au point de vue géographique, la concurrence entre le rail et l'eau ne devrait avoir qu'une portée restreinte, mais il est d'autres éléments qui limitent cette concurrence et ce sont les avantages et les inconvénients respectifs de ces deux modes de transports; les uns, résultant d'éléments naturels défavorisant la voie d'eau, les autres d'éléments artificiels qui jouent, au contraire, en sa faveur : d'abord l'extrême lenteur du transport, la vitesse commerciale (établie en tenant compte des arrêts) ne dépassant guère en moyenne 4 à 6 kilomètres par heure. Si l'on ajoute à cela des inconvénients accidentels résultant par exemple de la longueur du parcours si la rivière fait de nombreuses sinuosités alors que le chemin de fer va droit au but, de la sécheresse ou des inondations, des difficultés de la navigation nocturne, on comprend dans quelle situation désavantagée se trouve la navigation intérieure par rapport au chemin de fer, pour l'immense majorité des transports.

Il est vrai que la voie d'eau présente sur la voie ferrée des avantages que l'on peut qualifier d'artificiels, avantages qui sont d'ailleurs les mêmes que pour la route :

liberté de tarifs, aucune obligation de service public, absence de péages. C'est ainsi que, s'il y a encombrement à un moment donné, la batellerie hausse ses prix et rejette sur les chemins de fer le trafic que ceux-ci doivent accepter, et cela à des prix qui n'ont pas bougé. L'absence de péages permet par ailleurs aux usagers de la voie d'eau d'effectuer des transports dans des conditions relativement économiques.

C'est précisément cette question de la gratuité de la voie navigable qui provoquait les polémiques les plus vives entre chemin de fer et batellerie.

Nous voyons donc que les transports par eau étant essentiellement lents et bon marché, la voie d'eau, sans importance réelle pour le transport des voyageurs, est, en ce qui concerne le transport de marchandises, vouée à un trafic déterminé : elle ne peut prétendre ni au trafic de marchandises à courte distance, pour lequel la nécessité de transports terminaux multiplie le prix de revient du transport principal, ni au trafic de marchandises de valeur, pour lesquelles la rapidité du transport est le plus souvent essentielle, ni aux transports de détail (1). Elle n'apparaît qualifiée que pour le transport à longue distance de matières encombrantes et peu périssables, de matières pondéreuses de faible valeur. C'est d'ailleurs ce qui ressort des statistiques : en 1931, sur un total de 52 millions de tonnes, 38 p. 100 représentaient des matériaux de construction, 32 p. 100 des combustibles minéraux, 8 p. 100 des produits agricoles et denrées alimentaires. Ce n'est guère que pour ce genre

(1) JOSSE, *Rapport au C. N. E.*, p. 39.

de marchandises qu'il peut y avoir concurrence entre le rail et l'eau; il semble donc qu'une certaine répartition naturelle du trafic aurait dû s'opérer entre eux, le rail laissant la voie d'eau opérer librement les transports de matières pondéreuses.

Mais il faut reconnaître que depuis la guerre, la nature du trafic de la voie d'eau s'est modifiée au détriment des réseaux; ce trafic comprend actuellement une proportion de marchandises de valeur (machines agricoles, coton, pommes de terre, farine, blé, vins, sucres, etc...) très supérieure à celle d'avant-guerre. En 1930, sur 25.700 tonnes de sucre importées au Havre, le réseau de l'Etat n'en n'a transporté que 2.000, le reste ayant été expédié par la voie d'eau. De même pour les cotons : 21.500 tonnes ont été, la même année, transportées par bateaux automoteurs, alors qu'antérieurement le chemin de fer transportait tout ce tonnage.

CHAPITRE IV

LA TECHNIQUE

§ 1. — *LES CHEMINS DE FER*

Au point de vue technique, deux buts principaux se présentent à l'esprit de progrès d'une entreprise de transport : la commodité et le bon marché. En ce qui concerne le premier point de vue, nous avons peu à dire sur les chemins de fer : de tout temps, en effet, ceux-ci ont été un mode de transport rapide, employant un matériel roulant composé de wagons spécialisés; nous devons, toutefois, noter que l'adoption, depuis quelques années, du freinage intégral « westinghouse » sur les trains de marchandises a permis d'augmenter leur vitesse; en outre, les réseaux mettent en circulation un nombre toujours plus grand de wagons spéciaux (wagons frigorifiques, isothermes...).

Nous nous étendrons, au contraire, assez longuement, sur la recherche d'une traction économique : c'est le problème de l'amélioration du rendement.

On sait que les trains ordinaires sont remorqués par des locomotives : quelle en a été l'évolution et quelles sont les tendances modernes qui tendent à prévaloir ?

La locomotive classique est une machine à vapeur accompagnée de sa chaudière et de son foyer, montés sur un chassis porté par des roues qui lui servent tout à la fois de support et d'appareil de propulsion.

Si les essais des voitures à vapeur remontent au milieu du XVIII^e siècle, ceux des locomotives ne datent que du commencement du XIX^e. C'est en 1829 que l'application de la chaudière tubulaire, avec tirage d'un jet de vapeur dans la cheminée, permit d'obtenir des puissances beaucoup plus considérables et fut le point de départ de l'essor des chemins de fer.

Le mécanisme est toujours constitué, si l'on excepte quelques essais de machines à turbines, sur lesquels nous reviendrons tout à l'heure, par une machine à pistons sans condenseur.

Au début, avec les faibles puissances utilisées, on a pu se contenter d'un seul essieu moteur, mais il a fallu bientôt utiliser l'adhérence de plusieurs paires de roues pour permettre l'emploi de mécanismes plus puissants et la remorque de trains plus lourds.

En France, nos fortes machines font environ 2.000 CV; leur poids correspond à une charge de 18 tonnes par essieu-moteur, et atteint 100 tonnes; elles brûlent 1,5 à 2 kilos de charbon et consomment 10 à 12 litres d'eau par cheval-heure.

Les machines dites « compound » ont marqué un progrès considérable dans le rendement des locomotives.

En premier lieu, le mécanicien peut ne laisser entrer la vapeur dans le cylindre du piston que pendant une partie de la course de ce dernier, une fois empêchée l'admission de toute nouvelle vapeur, celle qui avait

pénétré dans le cylindre se « détend » en continuant à faire avancer le piston. Les principaux avantages de la détente sont : 1° d'avoir pour une même puissance une économie de vapeur, puisque le piston continue quand même sa marche quand la vapeur n'entre plus dans le cylindre et produit encore ainsi un grand travail sans dépense de vapeur ; 2° de permettre au piston d'arriver à l'extrémité de la course avec une impulsion moindre que si la vapeur arrivait à pleine pression pendant tout le trajet ; les chocs aux différentes pièces du mécanisme sont donc ainsi réduits.

Dans les machines « compound », la vapeur, après avoir parcouru le premier cylindre dit d' « admission » s'échappe, par l'intermédiaire d'un réservoir, dans un second cylindre, plus grand, où elle continue à se détendre en produisant encore du travail.

Il y a des machines « compound » à deux, trois et quatre cylindres, en deux groupes de deux, ce qui est le cas le plus général. Le dispositif compound permet une plus grande puissance, à égalité de consommation de vapeur et l'emploi de fortes pressions pour disposer d'un plus grand effort-moteur.

Dans les nouvelles locomotives, la distribution dans les cylindres se fait par soupapes, ce qui assure un réglage plus précis de l'admission de la vapeur.

La résistance à la marche d'une locomotive est due à la résistance du roulement et à la résistance de l'air. Pour ce qui est de la résistance due aux rampes et aux courbes, on se base sur le fait que la résistance due à une tonne de train remorquée sur une rampe de 1 mm. par mètre est de 1 kilogramme ; quant aux courbes, elles

sont, au point de vue résistances, analogues aux rampes; on peut dire approximativement qu'une courbe de 300 mètres équivaut, pour la résistance rencontrée par une locomotive, à une rampe de 3 mm. Ceci explique la nécessité des terrassements considérables et des œuvres d'art (viaducs, tunnels) que nécessite une voie ferrée rationnellement établie.

Pour diminuer la résistance de l'air, au contraire, les réseaux n'avaient presque rien fait dans ce sens jusqu'à ces derniers temps : certains procèdent actuellement à des essais de trains aérodynamiques entièrement carénés qui semblent donner des résultats intéressants.

Un des principaux progrès de la locomotive à vapeur depuis un quart de siècle, a été l'adoption presque générale de la surchauffe de la vapeur. Elle est née du désir d'augmenter le rendement des chaudières; elle consiste à envoyer la vapeur de la chaudière dans les cylindres à piston, non pas directement, mais en la faisant passer à travers un organe appelé « surchauffeur » qui élève sa température; les avantages qui en résultent proviennent de l'augmentation de volume sous pression constante de la vapeur ainsi surchauffée, de la réduction ou de la suppression des condensations d'eau dans les cylindres à piston, et de la vaporisation dans le surchauffeur de l'eau entraînée par la vapeur. Ces avantages se traduisent par des économies de charbon et d'eau pour une même puissance de la locomotive ou par un accroissement de puissance de la locomotive pour une même consommation d'eau et de charbon; ceci, pour une augmentation relativement peu importante du poids de la locomotive.

Malgré ces progrès, le rendement d'une locomotive à vapeur reste très mauvais, de 5 à 10 %. On a cherché à l'améliorer par divers procédés tels que le chauffage au charbon pulvérisé et l'emploi de turbines destinées à remplacer le classique système à pistons.

Le chauffage des locomotives au charbon pulvérisé a été appliqué surtout à l'étranger, notamment en Suède, en Angleterre et aux Etats-Unis. Le combustible est enfermé dans le tender, à l'intérieur d'une caisse hermétiquement close, d'où une vis d'Archimède l'extrait pour l'envoyer sous une roue à palette qui le projette, mélangé à l'air, dans la conduite alimentant les brûleurs. Un ventilateur fournit l'air additionnel nécessaire à la combustion.

L'emploi de charbon pulvérisé sur les locomotives permet, d'une part, d'employer des combustibles de faible valeur, d'autre part, d'augmenter le rendement du foyer et d'économiser du combustible en arrêtant la combustion pendant les arrêts ou pendant la marche à vide. Ces avantages seraient achetés, il est vrai, au prix d'une complication très sensible du matériel.

On fait, notamment en Suède, en Suisse et en Allemagne, des essais de locomotives qui utilisent, comme machine à vapeur, non plus une machine à piston, mais une turbine. Le mouvement est alors transmis aux essieux par engrenages. Outre une amélioration assez marquée du rendement, le principal avantage de la turbine sur la machine alternative est qu'elle ne fatigue pas plus aux grandes vitesses qu'aux petites, d'où possibilité de développer sa pleine puissance longtemps sans risque anormal d'avaries. Par contre, les engrenages

employés pour en réduire la vitesse de rotation, sont délicats de construction et d'entretien.

La technique moderne s'est orientée vers des procédés de traction nouveaux et d'un rendement beaucoup plus satisfaisant.

La traction électrique, dont les premières applications remontent à la fin du siècle dernier, s'est particulièrement développée en France sur les réseaux, maintenant fusionnés, du P. O. et du Midi.

Après la guerre, les réseaux P. O., Midi et P. L. M. avaient adopté un vaste plan d'électrification portant sur 9.000 kilomètres de lignes : l'économie de charbon escomptée devait être de l'ordre de 5 millions de tonnes par an. Ce plan, trop coûteux, a été abandonné en partie et, actuellement, il existe, en France, 2.275 kilomètres de lignes électrifiées.

Pour permettre l'intercirculation sur le territoire des locomotives électriques de tous les réseaux, une décision ministérielle a prescrit l'adoption de la traction par courant continu à la tension de 1.500 volts; le courant continu réunit, en effet, tous les avantages de souplesse d'alimentation et d'emploi.

L'électrification des chemins de fer est particulièrement indiquée dans les régions où les chutes d'eau fournissent directement l'énergie nécessaire. Elle reste avantageuse également lorsque cette énergie doit être fournie par l'intermédiaire de centrales thermiques. L'économie réalisée varie avec les conditions d'exploitation : elle peut atteindre, dans certains cas, 50 % du charbon consommé sur les locomotives.

Mais la dernière venue des locomotives, et qui s'avère

aussi la plus redoutable concurrente pour la locomotive à vapeur, c'est la locomotive à moteur à combustion interne. Ce type de moteur, après avoir conquis les voies de terre, les voies d'eau et les voies aériennes, a fait son apparition sur les voies ferrées, où il n'est pas exagéré de dire qu'il est le mode de traction de l'avenir. C'est le moteur type diesel, considérablement amélioré ces dernières années, qui est employé grâce à son rendement et à son combustible économique. L'adoption de la transmission électrique lui a conféré la souplesse qui lui manquait et les puissantes locomotives en essai, notamment sur le P.-L.-M., sont de ce type.

★★

Nous ne citerons que pour mémoire, les autorails, ces nouveaux véhicules ferroviaires légers et rapides, qui ont été jusqu'à présent employés au transport des voyageurs. Nous signalons, cependant, que le P.-L.-M. expérimente actuellement un type nouveau d'automotrice, mue par un moteur diesel, et destinée exclusivement aux marchandises. Il semble prématuré de se faire une opinion sur l'avenir d'un tel mode de transport.

§ 2. — *LA BATELLERIE*

De même que pour les chemins de fer, nous distinguons, dans les progrès techniques de la batellerie, les progrès réalisés dans la traction des bateaux et le nouveau matériel, notamment la flotte spécialisée. Enfin,

dans un troisième paragraphe, nous traiterons de la question des automoteurs et de leur grande extension.

Le halage des bateaux sur les voies navigables est le mode de traction qui consiste à remorquer les bateaux, au moyen d'une corde tirée de la berge. Le bateau halé prend une obliquité à laquelle on remédie par le gouvernail. On peut classer les moyens actuels de halage mécanique des bateaux en : tracteurs circulant sur la berge sans rails, tracteurs circulant sur la berge sur rails, tracteurs aériens et halage funiculaire au moyen d'un câble sans fin en mouvement, auquel s'agrippe le bateau.

Tracteurs circulant sur la berge sans rails. — Malgré de nombreux essais effectués avec ce mode de transport depuis le début du siècle, celui-ci s'est relativement peu développé. C'est qu'en effet, les automobiles à roues ordinaires doivent avoir leur essieu-moteur lourdement chargé, pour obtenir l'adhérence nécessaire qui obtient son maximum au moment du démarrage du bateau; ce chargement des roues a comme résultat de créer sur le sol du chemin de halage une pression trop forte, et d'entraîner sa détérioration.

De son côté, la chenille mécanique nécessite des arrêtes vives s'incrétant dans le sol, ce qui détériore ce dernier; le démarrage manque de souplesse, car la chenille est entraînée par des pièces métalliques dentées.

Tracteurs circulant sur la berge, sur rails. — Des essais de tracteurs par locomotives n'ayant pas eu de suite, nous ne parlerons que des tracteurs électriques. Ces sortes de tracteurs qui assurent un service régulier et souple, sont actuellement largement employés sur les

canaux du Nord et de l'Est. D'une façon générale, ce type de véhicule peut marcher dans les 2 sens; il possède un ou deux moteurs. Le câble de traction est relié au tracteur au moyen d'un dispositif fixé au centre du véhicule et dont les caractéristiques principales sont d'être élastique et de pouvoir automatiquement lâcher le câble en cas d'incident provoquant une résistance dangereuse. Les tracteurs ont des poids de 8 à 10 tonnes, les moteurs employés ont une puissance de 12 à 20 CV; ils halent un, deux ou même trois bateaux à une vitesse qui varie entre 3 à 7 kilomètres, suivant la composition du convoi. Le courant électrique qui est continu et d'un voltage se rapprochant de 600 volts, est distribué par une ligne aérienne par l'intermédiaire d'un genre de trolley, le retour ayant lieu par les rails. La voie étant généralement unique, les tracteurs ne peuvent se croiser; on a donc appliqué le système d'exploitation par « trocage », c'est-à-dire que les tracteurs vont au devant l'un de l'autre et troquent — échangent — leurs convois.

Tracteurs aériens. — Ils ont été employés en Allemagne et en Amérique. En France, l'écluse de Valangéville près de Nancy, sur le canal de la Marne au Rhin, emploie un petit tracteur se déplaçant sur un rail aérien retourné et supporté par une poutre. L'emploi de ce tracteur, qui est actionné électriquement a fait diminuer le temps de séjour à l'écluse de moitié, par rapport à l'ancien halage par chevaux.

Halage funiculaire. — Les essais de ce mode de traction remontent à la fin du siècle dernier; la force motrice était alors fournie par une machine à vapeur, et ils furent peu satisfaisants. Dans ces dernières années,

l'emploi de la traction électrique et divers perfectionnements techniques lui donnèrent un grand essor.

Ce système comprend sur la berge différentes sections de 500 mètres de long avec, à une extrémité de section, un cabestan électrique, et à l'autre une poulie simple; un câble sans fin circule qui, entre les extrémités, repose sur des galets spéciaux. Le moteur électrique qui entraîne le câble d'acier a une force de 6 à 20 CV; il permet d'entraîner un bateau (mais un seul par section) à une vitesse de 3 à 5 kms.

Tels sont, dans leur ensemble, les différents systèmes actuels de halages des bateaux. Le système par tracteurs électriques sur rails est celui qui paraît répondre le mieux aux conditions du problème, mais seulement pour les voies à grand trafic, car son installation coûte cher.

Voyons maintenant quelle a été l'évolution du matériel fluvial.

Les péniches modernes sont en fer, robustes et de grande capacité. Malheureusement, leurs dimensions se trouvent limitées par les voies navigables où elles circulent et l'on sait, en particulier, que les canaux du centre de l'Ouest et du Midi ont conservé des dimensions particulièrement étroites.

Si depuis longtemps déjà la spécialisation était utilisée sur les chemins de fer, depuis quelques années, la batellerie a rattrapé une partie de son retard. C'est ainsi que nous avons vu éclore toute une flotte de chalands-citernes : certains sont utilisés pour le transport des vins, et d'importants entrepôts de la région parisienne reçoivent ainsi des vins d'Algérie que des cargos amènent

à Rouen. Mais l'événement le plus considérable a été l'extension de la flottille des chalands-citernes affectés au transport des combustibles liquides : de 1927 à 1932, si notre consommation de combustible liquide a sensiblement doublé, cette flottille a augmenté dans la même période de 120 % environ en capacité et 150 % en nombre de navires.

Le chaland-citerne qui transporte des hydro-carbures et des combustibles liquides est plus spécialement désigné sous le nom de « chaland-pétrolier ». En raison des dangers qu'offre le produit transporté, ce genre de bateaux est soumis à une réglementation spéciale.

Les chalands-pétroliers sont particulièrement robustes; ils sont construits en tôle d'acier rivée, offrant une étanchéité absolue sans qu'il y ait aucune interposition de matière étrangère entre les tôles. Le bateau peut avoir à supporter de grands efforts dans le sens longitudinal, car un bateau pétrolier se trouve chargé à l'arrière par l'organe moteur, et s'il est vide, il arrive qu'on le leste à l'avant pour éviter l'enfoncement exagéré de l'arrière : la coque se trouve donc soumise à des efforts qui agissent aux extrémités et seraient capables de la briser en deux en certains cas, si la construction n'était particulièrement soignée. La coque est protégée extérieurement par des bandes de tôles ou de fer.

Les citernes sont construites, soit, le plus souvent, par les parois de la coque et des cloisonnements transversaux, soit par des récipients indépendants de la coque disposés dans la cale réservée exclusivement à cet usage et fixés solidement au bateau avec un intervalle de 40 cms. de largeur entre les parois de la coque et celles

de la citerne. La partie du bateau contenant les citernes est séparée des autres locaux par des compartiments spéciaux constitués par des cloisons étanches. Les citernes sont munies d'un dispositif permettant au liquide de se dilater, tout en évitant son déversement externe et la propagation des flammes.

Tout dans l'installation des bateaux pétroliers, est prévu pour lutter contre le feu. Le chaland est pourvu de deux extincteurs d'incendie permettant de déverser sur les liquides en flammes un matelas isolant d'une mousse persistante de gaz inerte. En outre, un extincteur est placé dans chaque compartiment d'organe moteur. Deux extincteurs au moins sont placés près des portes d'accès de chaque logement ou groupe de logements. Les installations électriques sont enfermées dans des gaines isolantes incombustibles. Tous les appareils d'éclairage et de chauffage sont sévèrement réglementés.

Les bateaux-citernes qui transportent des produits dangereux, tels l'essence ou l'acide sulfurique, sont généralement pourvus d'une installation à air comprimé qui sert, d'une part, à la vidange et, d'autre part, à l'aération des citernes quand elles ont été vidées de leur contenu.

Nous arrivons maintenant aux bateaux automoteurs, c'est-à-dire qui circulent sans aide extérieur et qui ont à leur bord un moteur (généralement diesel) entraînant une hélice. L'importance considérable prise par ce genre de bateaux nous oblige à y consacrer quelques développements.

Il y avait seulement 114 automoteurs en circulation en

1912; 333 en 1921; 478 en 1926, mais 2.101 en 1931 (1), dont 586 étrangers; 3.046 en 1932, dont 726 étrangers; les statistiques de 1933 et 1934 accusent seulement 2.028 et 2.072 (dont 654 et 648 étrangers). Le tonnage embarqué sur les automoteurs a augmenté de 1922 à 1932 à une allure moyenne de 33 p. 100 par ans (20 p. 100 de 1922 à 1927, 40 p. 100 de 1927 à 1932), il y a d'ailleurs eu un arrêt très net presque absolu entre 1932 et 1933. Ce trafic a pris un grand développement non seulement dans des régions comme l'Ouest et le Midi (où il représente 40 p. 100 du trafic total embarqué), mais encore dans les régions où l'importance de la navigation intérieure est considérable : 27 p. 100 du tonnage embarqué sur les voies navigables de l'Est, 24 p. 100 pour la Seine.

Les automoteurs ont une vitesse très supérieure à celle des bateaux tractionnés. La vitesse moyenne d'un automoteur est, en effet, de 4 à 10 kilomètres, contre 2 à 5 pour un bateau tractionné.

Cette supériorité joue à plein pour les cours d'eau naturels (par exemple sur la Seine entre Paris et Le Havre) où un automoteur assure, toutes choses égales d'ailleurs, un trafic beaucoup plus important qu'un bateau ordinaire. Les mêmes considérations jouent beaucoup moins sur les canaux, où la multiplicité des écluses et l'étroitesse du chenal réduisent à peu près à la même vitesse l'automoteur et le bateau halé électriquement. En moyenne (1), on peut considérer qu'un automoteur transporte annuellement 947.000 tonnes kilométriques au lieu de 482.000 pour un bateau non motorisé, la distance parcourue annuellement à pleine charge est de

4.120 au lieu de 1.780 kilomètres, le parcours moyen d'un voyage est de 255 au lieu de 122 kilomètres.

La navigation intérieure perd ainsi de sa lenteur; elle peut assurer un trafic beaucoup plus important, et par là même faire aux chemins de fer une concurrence beaucoup plus efficace.

CHAPITRE V

LES TARIFS

§ 1. — *LES CHEMINS DE FER*

Avant les décrets sur la coordination des transports par eau et par fer, les réseaux avaient donné une grande extension au système des prix fermes, appelés aussi prix spéciaux ou abonnements.

Le prix ferme est un prix établi suivant la valeur du transport d'un point déterminé à un autre point déterminé sans qu'on tienne compte de la distance qui les sépare. C'est une exception à la règle normale du barème kilométrique, exception qui entraîne un abaissement du prix du transport sur une section déterminée, cet abaissement n'étant possible que parce qu'il doit être compensé sur le reste du réseau par l'application du tarif normal et du barème kilométrique : le reste des transports doit laisser les bonis nécessaires pour que soit couverte la partie des frais fixes à laquelle le prix ferme n'apporte qu'une contribution insuffisante. Le prix ferme a pour but d'attirer ou de conserver au chemin de fer un trafic déterminé sur un parcours déterminé; il peut être utile pour le développement de certaines industries ou de certaines localités, mais en fait, il répond très souvent à un désir de lutter contre la navigation intérieure et de lui enlever du trafic.

Le prix ferme s'explique par ce fait que, jusqu'ici, le chemin de fer avait intérêt à transporter, même à bas prix, puisqu'il n'était pas autorisé à supprimer des services déficitaires : un transport à bas prix valait mieux que pas de transport du tout.

C'était une pratique déjà en vigueur avant la guerre, mais, les règles administratives exigeant l'approbation du ministre des Travaux publics, les pouvoirs publics maintenaient généralement un écart de 20 p. 100 au profit de la batellerie entre le tarif normal de la voie d'eau et le prix ferme, ce qui avait pour effet de limiter dans une certaine mesure la concurrence dont la batellerie était fondée à se plaindre.

La pratique des prix fermes disparut dans les années d'après-guerre, au moment où l'on attendait monts et merveilles de l'application des conventions de 1921. On revint à cette pratique après 1926, sans observer le principe d'un écart raisonnable entre le fret normal de la batellerie et le tarif du chemin de fer. Le résultat fut, dans certains cas, une baisse très sensible du trafic de la voie d'eau : c'est ainsi que les prix fermes pour les charbons du Nord sur la région parisienne autorisés par une décision du ministre des Travaux publics en date du 25 février 1928, ont amené une grosse baisse du trafic par eau, le ramenant en 1934 à 38 p. 100 de ce qu'il était en 1914.

A la fin de 1934, les grandes compagnies de chemins de fer avaient consenti des prix fermes pour les bois exotiques, les combustibles minéraux, les produits métallurgiques, les oranges en transit. De même, les eaux minérales de Vichy et de Vittel bénéficiaient d'abonne-

ments vers certaines gares, ainsi que les bouteilles vides en sens inverse.

Nous mentionnerons aussi la tarification spéciale pour le transport des savons, des huiles comestibles et des produits stéarinés effectués sur la région parisienne.

Ces pratiques, qui constituent des procédés de sous-concurrence, avaient donné lieu à de vives réclamations de la part de la batellerie.

En résumé, les prix fermes sont à la fois onéreux pour le chemin de fer dont ils diminuent en fait les recettes, et pour la batellerie dont ils avilissent les frets : ils ne sauraient donc plus avoir aucune raison d'être dès lors qu'une répartition est réalisée par d'autres moyens : c'est pourquoi, dans ses conclusions, le Conseil National Economique en a demandé l'abandon.

§ 2. — LA BATELLERIE

L'affrètement est un contrat par lequel un propriétaire d'un navire le loue en tout ou en partie pour le transport des marchandises, ou bien s'engage à transporter des marchandises sur son bâtiment. Le prix du loyer s'appelle le fret.

Avant la guerre, l'affrètement était entièrement libre; cette liberté avait engendré de nombreux abus, et, notamment, l'exploitation des mariniers artisans, par des intermédiaires peu scrupuleux, dont l'intervention était nécessaire pour la mise en rapport des mariniers, des chargeurs et des transporteurs. La conclusion du contrat d'affrètement se heurte, en effet, à des diffi-

cultés; il faut trouver des transporteurs susceptibles de prendre en charge la nature et la quantité de marchandises en cause, établir les conditions du transport et les inclure dans un document servant de preuve, assurer la liaison entre plusieurs transporteurs successifs. Les intermédiaires qui se chargent de cette besogne, courtiers d'affrètement, commissionnaires de transport, transitaires, profitaient trop souvent du régime de liberté pour exploiter les bateliers artisans.

Pendant la guerre, le régime de la réquisition supprima naturellement la liberté. Après la guerre, le décret du 11 janvier 1921 eut pour but de ne maintenir la liberté que sous certaines conditions : ce décret tendait à imposer l'obligation de lettre de voiture pour tout transport par voie navigable et à faciliter la création de bureaux d'affrètement, afin de mettre en relation la demande et l'offre de transport. Ces dispositions demeurèrent en fait lettre morte; l'affrètement demeura inorganisé sauf dans la région du Nord où, sous l'influence des Chambres de Commerce de la première Région économique, eut lieu une expérience assez intéressante sur laquelle il convient de donner quelques indications.

Les Chambres de Commerce de la première Région économique, sur la base du décret du 11 janvier 1921, organisèrent par l'intermédiaire de leur Office des transports des bureaux d'affrètement dans différentes villes, et notamment à Lille, Béthune et Douai. Ces bureaux d'affrètement amenèrent plus de régularité et d'honnêteté dans les transactions; au contrôle des conventions s'ajouta le contrôle des contractants, des affréteurs en particulier, auxquels des garanties furent

demandées pour l'exercice de leur profession auprès des bureaux. L'intervention de ces bureaux demeurait évidemment facultative, mais les compagnies houillères s'y montrèrent favorables, et il fut rapidement constaté que, sauf pression contraire de son affréteur, le marinier prenait volontiers le chemin du bureau d'affrètement. Une très légère taxe perçue sur chaque convention visée, ne dépassant pas 3 p. 100 du montant du fret, et payée moitié par l'affréteur, moitié par le marinier, permettait, non seulement de couvrir les frais de gestion des bureaux, mais encore d'affecter une certaine somme à des œuvres d'intérêt social pour la batellerie.

Les bureaux d'affrètement de la région du Nord portèrent leurs efforts sur deux points principaux : l'établissement d'une convention-type d'affrètement, et l'essai de régularisation des frets.

Pour fixer, uniformiser et améliorer les clauses couramment employées dans le Nord et dans le Pas-de-Calais pour les conventions d'affrètement, les représentants de la première Région économique établirent, d'accord avec les compagnies houillères, une convention d'affrètement-type, particulièrement applicable aux charbons, dont l'emploi fut recommandé aux usagers. Ce texte, établi en 1922, révisé en 1925 et 1929, permit des améliorations sur certains points (supplément de fret pour les charbons classés, diminution du montant de la commission d'affrètement..).

Cette convention-type semblait donner satisfaction aux intéressés.

Quant à la régularisation du cours du fret, c'est là une question non moins importante.

Nous avons vu que le trafic de la voie d'eau s'était maintenu ces dernières années à un trafic à peu près constant : mais ce maintien du trafic ne doit pas faire oublier les graves difficultés de la batellerie. La liberté commerciale peut avoir des avantages, mais en temps de crise, elle ne permet pas le maintien des prix, et le maintien du trafic s'est accompagné d'une baisse catastrophique des frets. Le cours du fret Lens-Paris-Monnaie, cours type, qui était en 1929 de 34 fr. 50 par tonne, est passé à 29 francs en 1930 et 1931, 26 fr. 30 en 1932 (soit une chute de 25 % en trois ans) pour se relever un peu il est vrai, à 28 fr. 60 en 1933, alors que l'on peut estimer que le prix de revient est voisin de 30 francs; donc, dans la plupart des cas, le cours du fret est inférieur au prix de revient.

Outre ces variations régulières, le cours du fret connaît aussi de brusques écarts saisonniers; c'est ainsi que le même voyage Béthune-Paris est passé de 52 francs à l'automne 1926 à 31 francs en janvier 1927.

Ces variations amples et brusques des cours, parfois mystérieuses comme des mouvements de bourse, et toujours aggravées par l'esprit de spéculation des intermédiaires présentent de graves inconvénients, à la fois pour le marinier et pour le client de la voie d'eau : pour le marinier, parce qu'il gagne rarement au jeu et ne peut en tous cas escompter une rémunération fixe de ses services; pour le client de la voie d'eau, parce qu'il ne peut connaître le prix de revient du transport; il est alors vivement tenté par le chemin de fer, qui ne manque pas de faire miroiter à ses yeux, parmi ses autres avantages, la fixité, et, en cas de besoin, la faiblesse de ses tarifs.

Il convenait donc à la fois d'empêcher que les tarifs ne fussent trop bas et insuffisants pour les mariniens, et d'empêcher qu'ils ne fussent trop élevés et ne détournassent la clientèle de la voie d'eau.

En septembre 1930, un arrêté ministériel instituait une commission paritaire dite d'examen de la situation des transports par eau. Le rapport de cette commission, déposé en mai 1931, concluait à une régularisation du cours des frets, spécialement dans la région du Nord, les frets de cette région influant beaucoup sur les autres. C'est dans ces conditions que fut constituée à Lille, par la première Région économique, la Commission de régularisation des frets, comprenant des représentants de tous les intéressés : chargeurs, affréteurs, mariniens, destinataires.

Cette Commission essaya de régulariser le cours des frets sur le parcours Lens (Pont-à-Vendin), Paris (Monnaie), pris comme parcours de base, puis sur d'autres parcours régionaux, en se fondant sur le prix de revient, estimé devoir osciller suivant les saisons entre 29 francs (été) et 31 francs (hiver). En fait, la Commission se heurta à de grandes difficultés, et ses recommandations ne furent suivies que pour une petite minorité d'affrètements. Elle se heurta à l'hostilité de certains affréteurs contrariés dans leur esprit de lucre, ou seulement mécontents de ne plus pouvoir exercer sur les marchés une direction sans contrôle, à l'indifférence de la clientèle, à l'épuisement de la force de résistance des mariniens qui, désorientés, inorganisés, sans force contre les créanciers, se résignaient à accepter n'importe quoi pour nourrir leur famille.

Une organisation analogue fut instituée à Nancy, pour la région de l'Est, mais, négligeant la notion de prix de revient, elle se borna à conseiller tous les mois des cours de fret compris entre un maximum et un minimum fixés d'avance. Elle se heurta d'ailleurs aux mêmes difficultés que la Commission de régularisation des frets du Nord.

Dans l'ensemble, l'organisation établie dans la première Région économique donnait des résultats intéressants, mais limités par le bon vouloir des intéressés : comme l'enregistrement des conventions n'était pas légalement obligatoire, beaucoup d'entre elles, celles notamment qui avaient trait aux transports de produits autres que le charbon, échappaient à tout contrôle; d'autre part, les sanctions dont les Chambres de Commerce pouvaient disposer pour la répression des agissements de certains intermédiaires étaient uniquement d'ordre moral.

Et cependant, la double mission à laquelle s'était attachée la première Région économique : établissement d'une convention-type d'affrètement, régularisation des cours du fret, présentait une importance considérable pour les marinières, trop souvent victimes, comme nous l'avons dit, des abus d'intermédiaires peu scrupuleux. Le Conseil national économique estima nécessaire de généraliser cette organisation et de lui donner plus d'efficacité. Il attachait donc, dans ses conclusions, une grande importance à la question de l'affrètement.

Ce sont ces conclusions qui ont inspiré les réformes de 1934-1935 (convention-type d'affrètement et lettre de voiture-type; bureaux et bourses d'affrètement; chambres syndicales des courtiers de fret); nous avons déjà

vu ces réformes en étudiant le régime commerciale de la batellerie.

★
★★

En somme, dans cette lutte, la batellerie était encore avantagée. Ses tarifs avaient plus de souplesse et elle bénéficiait à son tour d'importants progrès techniques. Mais les chemins de fer sous-concurrençaient la voie navigable par la pratique des prix fermes, augmentant de ce fait leur déficit, puis invoquaient ce déficit et ses répercussions financières sur le budget de l'Etat, pour obtenir la coordination.

TROISIÈME PARTIE

LA COORDINATION

CHAPITRE PREMIER

LIBERTÉ, ÉTATISME ET COORDINATION

Nous avons vu que, dans l'ensemble, la concurrence entre le rail et l'eau apparaît limitée à un petit nombre de marchandises, et elle est très loin de revêtir le caractère d'âpreté et de gravité de la lutte entre le rail et la route.

Dans la coordination, le problème rail-eau devait donc tenir une place très secondaire par rapport au problème rail-route. Mais, d'une part, il était logique, dès lors que l'on s'occupait de coordination, d'intégrer la navigation intérieure dans un plan d'ensemble d'organisation des transports : c'eût été une coordination incomplète que celle qui eût concerné seulement le rail et la route sans intéresser les autres modes de transports. D'autre part, le développement des bateaux auto-moteurs modifie l'aspect traditionnel de la concurrence entre le rail et l'eau, en permettant à la navigation intérieure d'assurer des transports plus rapides et plus nombreux.

Voyons d'abord rapidement quelles sont les solutions possibles du problème de la crise des transports.

Malgré les multiples inconvénients d'une concurrence non réglementée entre les différents modes de transports, certains continuent à se montrer partisans d'une liberté absolue de concurrence. Il s'agit surtout des représentants des transports automobiles. Ils déclarent

que la coordination doit se faire naturellement, le client étant le meilleur juge de ses besoins et devant faire lui-même la sélection en matière de transports comme dans les autres domaines de la vie économique. Mais cette liberté absolue est impossible pour de nombreuses raisons : il ne peut y avoir de liberté de concurrence dans un régime où la charge de la lutte pèse en grande partie sur les finances publiques, non seulement en ce qui concerne les chemins de fer, dont le déficit grève lourdement le Trésor, mais encore pour les automobiles, dont le gros trafic par camions abîme les routes et pèse singulièrement sur les dépenses budgétaires. Le système de la liberté absolue de concurrence serait en réalité un système de lutte à mort entre les transporteurs dont le contribuable ferait en définitive les frais sans être assuré d'avoir les garanties nécessaires quant à la régularité des services, des horaires et des prix.

En outre, la liberté de concurrence eût supposé une lutte à armes égales entre les différents transporteurs, donc l'abandon du régime de service public des chemins de fer, et leur liberté dans les mêmes conditions que les autres entreprises de transports. C'eût été un système tout à fait incompatible avec le caractère d'utilité publique des services de transports, tant pour la vie économique du pays que pour la défense nationale et l'exécution de certains services publics comme les services postaux.

C'est précisément en se fondant sur le caractère de service public de l'entreprise de transports que certains préconisaient une solution entièrement opposée qui consistait à étatiser les transports, en remettant entre les mains de la puissance publique tous les moyens de

transports et en en confiant la gestion, soit à six ou sept sociétés régionales correspondant aux grands réseaux actuels, soit à une société unique, soit à un Office National des Transports — toutes variations sur un même thème socialisant et étatique. Ces solutions présentaient tous les inconvénients de l'étatisme : incompétence, bureaucratie, gestion onéreuse, manque de souplesse dans les tarifs et dans l'exploitation. Il s'y ajoutait en outre de grosses difficultés d'ordre pratique, dépenses considérables à faire pour tout racheter équitablement, augmentation massive du nombre des fonctionnaires, bouleversements profonds peu souhaitables dans une période de crise.

Entre ces deux solutions, liberté complète et étatisation absolue, présentant l'une et l'autre de graves dangers se dessinait une troisième solution, solution fondée sur le caractère public du service des transports et comportant une réglementation assez poussée, mais sans étatisation. C'est dans ce sens que conclut le Conseil national économique. Celui-ci, saisi en 1933, de la question de la coordination des transports, adopta en 1934, dans ses séances des 16-17 février et 14 mai, les conclusions de deux intéressants rapports, qui lui furent soumis par M. Josse, Maître des Requêtes au Conseil d'Etat, et par M. Laroque, auditeur au Conseil d'Etat, le premier sur les principes généraux de l'organisation des transports et la coordination du rail et de la route, le second sur la navigation intérieure. C'est ce dernier rapport que nous allons maintenant étudier.

CHAPITRE II

LES TRAVAUX DU CONSEIL NATIONAL ÉCONOMIQUE

La grande enquête poursuivie par la Commission permanente du Conseil National Economique, à la fin de 1933, portait à la fois sur la concurrence des divers modes de transport (par fer, par eau, par mer, par air) et sur la nécessité de leur coordination.

A cet effet, la Commission avait entendu les représentants de tous les groupements intéressés à la navigation intérieure, comme elle avait écouté les représentants des autres modes de transports. Mais les premiers étaient très nombreux, car les groupements au nom desquels ils se présentaient n'étaient pas moins d'une douzaine, d'importance d'ailleurs inégale, et ceux-ci n'étaient pas reliés à une fédération unique : conférence des syndicats de navigation intérieure, groupement de la navigation rapide, syndicat général de la batellerie, syndicat général de la marine, petite batellerie française motorisée, ligue des marins d'automoteurs, société de remorquage « batelleries réunies », union des usagers des voies navigables, syndicat de la marine fluviale de Lyon, syndicat général de la petite batellerie de Calais, syndicat général de la petite batellerie de Paris, telle était la liste de ces groupements. Etant donné les divergences des intérêts représentés dans ces diverses

associations, il n'est pas étonnant que les desiderata exprimés par leurs représentants n'aient pas été concordants.

Les conclusions de la Commission permanente furent présentées au Conseil National Economique, dans sa session des 16 et 17 février, en même temps que les conclusions relatives à la coordination des transports par fer et par route; mais le Conseil estima que les premières devaient être remises sur le chantier. La Commission permanente reprit son étude antérieure, la poursuivit et la mena rapidement à bonne fin. En voici les conclusions :

I. — Le rapporteur de la Commission, M. Laroque, auditeur au Conseil d'Etat, rappelait tout d'abord que, jusqu'alors, la circulation sur les fleuves et canaux était demeurée libre, sous réserve de l'observation des règlements de police et qu'étant donné que plus de la moitié des transports par eau étaient effectués par des marins propriétaires de leur bateau et jaloux de leur indépendance, il ne convenait pas d'organiser ces transports en un vaste service public.

Mais il constatait aussi que le régime de liberté commerciale absolu avait abouti à des abus, que les moyens de transport par eau excédaient les besoins des chargeurs; que la moyenne d'activité d'une péniche ne dépassait pas 160 jours par an; que cette pléthore des moyens de transport ne profitait ni aux chargeurs, ni aux industriels et agriculteurs, ni aux entreprises de transport; qu'en conséquence, il convenait de remédier à cette situation.

Les deux principales causes de cet état de choses étaient la concurrence étrangère et le développement excessif de l'effectif des bateaux français; il fallait s'y attaquer directement.

En ce qui concerne la concurrence étrangère, le Conseil National Economique demanda, en conséquence, la stricte application par l'administration des dispositions, tombées quelque peu dans l'oubli, qui tendaient à l'endiguer, ainsi que le vote d'un projet de loi, en suspens devant le Parlement, réservant les transports intérieurs aux seuls bateaux immatriculés et limitant l'immatriculation en France aux seuls bateaux appartenant à des Français.

Pour remédier au développement excessif des effectifs des bateaux français, cause d'un encombrement nuisible à la rapidité des transports, le Conseil National Economique demanda que la mise en service de tout bateau nouveau fût subordonnée à une autorisation administrative, et que cette autorisation ne fût accordée que si le bateau nouveau devait remplacer un bateau supprimé; sauf le cas, bien entendu, où une insuffisance des moyens de transport serait à redouter. Comme contrepartie, le Conseil accepta que la construction des nouveaux bateaux fût réservée aux chantiers français.

En vue de mettre de l'ordre dans la navigation intérieure, le Conseil National Economique émit l'avis que les bateaux dont l'exploitation est destinée à assurer un service régulier de transport ouvert au public fussent soumis à une autorisation administrative, comme doivent l'être les services publics réguliers par automobile depuis le décret du 19 avril dernier.

Le Conseil National Economique avait demandé également un régime analogue pour les entreprises exécutant des transports de détail, ainsi que pour les services de remorquage et de halage.

Enfin, il avait proposé un système d'organisation de l'affrètement, de nature à améliorer la rotation des bateaux et à régulariser les cours des frets, consistant, d'une part, dans l'établissement d'une convention-type d'affrètement et d'une lettre de voiture-type ; d'autre part, dans la généralisation et l'élargissement des attributions des bureaux d'affrètement.

Ces différentes mesures, on s'en rend compte, tendaient uniquement, dans la pensée du Conseil National Economique, à mettre de l'ordre dans la navigation intérieure où régnait, jusqu'alors, comme sur la route, une anarchie nuisible à l'intérêt général.

II. — Les autres mesures préconisées par le Conseil National Economique avaient pour objet de réaliser la coordination entre les transports par eau et par fer par une égalité de traitement entre ces deux modes de transport. Dans la pensée du Conseil National Economique, cette égalité devait être obtenue de trois façons : par une participation des usagers aux dépenses d'amélioration des voies navigables, par des aménagements fiscaux tendant à une répartition du trafic, enfin par des accords conclus directement entre la voie de fer et la voie d'eau ou par une réglementation imposée conformément aux propositions d'un arbitre.

La participation des usagers aux dépenses d'amélioration des voies navigables avait été réclamée par le Con-

seil National Economique dès 1926. Cette proposition était très modérée, et les usagers seraient demeurés favorisés, par rapport aux usagers de la voie ferrée. Ceux-ci, en effet, supportent, non seulement les dépenses d'amélioration de la voie et des installations, mais aussi les dépenses d'entretien et participent partiellement aux dépenses de construction des lignes neuves.

Les aménagements fiscaux envisagés par le Conseil National Economique consistaient dans l'augmentation des taux actuels d'impôts grevant les marchandises de valeur et en une réduction de ces taux pour les marchandises de bas prix qui constituent le fret normal de la voie d'eau.

Le Conseil National Economique n'allait pas jusqu'à croire que ces aménagements fiscaux suffiraient à réaliser une répartition équitable du trafic entre les deux voies rivales. Aussi proposait-il de les compléter, autant que possible, par des accords directs entre leurs représentants, comme il l'avait préconisé pour les transports par fer et par route. Ces accords lui apparaissaient possibles entre transporteurs en ce qui concerne les voies fluviales de la Seine, du Rhône et du Midi, étant donné que le trafic y est desservi par un petit nombre de Compagnies de navigation. Sur les canaux du Nord et de l'Est, ces accords devraient être conclus entre les chargeurs et les réseaux, en raison de la prédominance de la batellerie artisanale.

Pour le cas où ces accords ne pourraient être réalisés directement entre les intéressés, le Conseil National Economique préconisait l'intervention d'une procédure arbitrale, comme il l'avait proposé, en pareil cas, pour régler

les rapports du rail et de la route. Dans sa pensée, ces accords ou cet arbitrage devaient mettre fin aux luttes de tarifs entre les deux modes de transport.

CHAPITRE III

LA PROTECTION DU TRAFIC DES CHEMINS DE FER

Nous avons vu plus haut que toute entreprise de service régulier de batellerie doit être autorisée par le ministre des Travaux publics. Cette demande doit être accompagnée « d'un projet de cahier des charges comportant notamment les tarifs maxima et minima et la limitation des chargements qui peuvent être faits sur un même bateau par un même expéditeur ou pour un même destinataire ». (Art. 14 du décret des 6 février 1932, 31 mars 1934). Par cette disposition qui vise aussi, et c'est ce qui en fait l'originalité, le tarif minimum, on cherche à protéger également les autres transporteurs, et à éviter les concurrences abusives et ruineuses entre les différents transporteurs par eau, ou même entre transporteurs par eau et transporteurs par route ou par rail.

Cette autorisation, accordée pour cinq ans et renouvelable, peut être retirée par simple arrêté du ministre des Travaux publics « quand l'exploitation du service ne lui paraît pas strictement conforme aux conditions de cette autorisation ou aux intérêts généraux qui l'ont justifiée ».

Ces autorisations qui, par ailleurs, font bénéficier de certains avantages, en vue de l'amélioration de la marche

des bateaux (trématage, droit de priorité) tendent donc à stabiliser le trafic et aussi à protéger les concurrents et, notamment, les chemins de fer.

Avec le décret du 15 mai 1934, ratifié par la Chambre le 20 mars 1936, nous arrivons à la protection expressément visée des chemins de fer. Il s'agit, en effet, de réserver certains transports à la voie ferrée et de ne les autoriser pour la voie d'eau que d'une manière tout à fait limitée : d'où les règles relatives aux transports de marchandises diverses et aux transports effectués par des flottes privées.

A. — Il s'agit tout d'abord des transports de détail ou de marchandises diverses, c'est-à-dire des chargements hétérogènes. On considère, en effet, que la batellerie doit normalement transporter des marchandises de catégories bien déterminées constituant des chargements assez homogènes. « Les marchandises diverses doivent être normalement réservées au chemin de fer et leur transport par voie d'eau n'est jusqu'à présent pratiquement pas assuré par la batellerie artisanale » (1) « On a voulu limiter « l'écémage » du trafic du chemin de fer, qui résulte de la possibilité qu'a la voie d'eau, grâce à la liberté de ses frets, de prendre le transport des marchandises de valeur : cet écémage est destructeur de la tarification nuancée des chemins de fer qui a pour but de réduire le prix de transport des marchandises bon marché » (2) On ne pouvait néanmoins interdire complètement cette catégorie de transports, car ils ont une certaine impor-

(1) Rapport au Président de la République.

(2) Rapport Henry Roy du 22 mai 1935, p. 81.

tance, notamment sur le Rhône, la Seine et les canaux du Midi, et les supprimer eût été porter un coup fatal aux bateliers qui les pratiquent. On s'est borné à en éviter le développement et à stabiliser ce trafic au niveau qu'il avait atteint, par le procédé de l'autorisation préalable.

Sont considérés comme exécutant des transports de marchandises diverses, aux termes de l'article 6 du décret du 21 septembre 1934, « les bateaux transportant, pour plus d'un dixième de leur chargement, des marchandises d'une autre nature ou provenant d'un autre producteur que le chargement principal », définition à vrai dire assez rigoureuse, surtout en ce qu'elle paraissait viser des expéditions de même nature, mais effectuées par des producteurs différents : ainsi, on avait pu craindre que ne fût considéré comme effectuant un transport de marchandises diverses un bateau transportant 250 tonnes de blé embarquées par un producteur et 50 tonnes embarquées par un autre.

Mais cette interprétation des termes du décret était trop rigoureuse : le Comité de coordination a fait prévaloir une interprétation plus rationnelle, en vertu de laquelle doivent être considérés comme exécutant des transports de marchandises diverses seulement les bateaux transportant pour plus d'un dixième de leur chargement :

1° Des marchandises d'une autre nature que le chargement principal, à moins que toutes les marchandises ne proviennent du même producteur ;

Ou :

2° Des marchandises provenant d'un autre producteur que celui du chargement principal, à moins que tout le chargement ne soit composé de marchandises de même nature.

Ces transports ne peuvent être effectués que par des transporteurs ayant assuré habituellement des transports de cette nature au cours des deux dernières années et pour la même quantité. C'est donc la stabilisation absolue des transports effectués durant les deux dernières années. Encore faut-il, pour que les transporteurs intéressés puissent bénéficier de ces dispositions, qu'ils sollicitent une autorisation dans un délai de deux mois, leur demande devant être appuyée de toutes les justifications nécessaires. L'autorisation est accordée par le ministre des Travaux publics, après avis du Comité central de coordination rail-eau institué par ce décret-loi du 15 mai. L'autorisation s'applique non seulement à un propriétaire déterminé, mais encore à un ou des bateaux bien déterminés dont la devise doit être indiquée ; elle vaut au maximum pour cinq ans, elle est renouvelable, elle peut être retirée au cas de violation des conditions prescrites, violation que des registres et déclarations prévus à l'article 6 du décret du 21 septembre permettront de constater. Il n'est d'ailleurs pas question ici de cahier des charges, mais simplement, en termes beaucoup plus vagues, de « conditions » fixées par l'arrêté d'autorisation.

On voit combien ces dispositions sont strictes et combien les transports de détail se trouvent aujourd'hui li-

mités. Ces dispositions s'appliquent aux services réguliers comme aux autres transporteurs ; ils devront ainsi obtenir deux autorisations, l'une en tant que services réguliers, l'autre en tant que transporteurs de marchandises diverses qui constituent d'ailleurs une partie très importante de leur trafic. En fait, le Comité central de coordination a fait preuve d'un certain libéralisme dans l'appréciation des demandes qui lui étaient transmises, et ne s'est pas montré trop rigoureux pour le délai de deux mois prévu par le décret.

B. — Des dispositions analogues (art. 7 du décret du 21 septembre) s'appliquent à l'utilisation par des tiers de bateaux appartenant à des industriels ou commerçants n'exerçant pas la profession d'entrepreneurs de transports. On a craint que ces « amateurs » ne vinssent bouleverser le jeu des ententes que les « professionnels » devaient conclure. « Il convient d'éviter, disait le rapport au Président de la République, que les industriels et commerçants qui n'effectuent, avec du matériel leur appartenant, que leurs propres transports, ne puissent, en affectant ces bateaux à l'usage du public, ruiner l'effet des ententes réalisées entre les transporteurs professionnels par eau et les chemins de fer. » Or, ces flottes privées sont très importantes, un certain nombre de grandes entreprises ayant une flotte pour le transport de leurs produits (1), flotte qui pourrait naturellement servir pour le transport d'autres produits que ceux de la société propriétaire. Désormais, en principe, les bateaux

(1) Ainsi en va-t-il pour des entreprises de ciments (la Société POLLET et CHAUSSON a 140 bateaux), de produits chimiques (SOLVAY en a 96), ou pour la flotte pétrolière.

appartenant à des industriels ou commerçants doivent être affrétés, soit par des entrepreneurs de transports publics, sur autorisation du ministre des Travaux publics, soit par des industriels ou commerçants exécutant les transports de marchandises qu'ils produisent ou reçoivent eux-mêmes, ou dont ils assurent directement la vente. Les utilisations de ces bateaux par des tiers sont interdites. Toutefois, elles demeurent possibles dans des conditions analogues à celles prévues pour les transports de marchandises diverses : « habitude » antérieure au 16 mai 1934, demande faite dans les deux mois, autorisation du ministre des Travaux publics après avis du Comité central de coordination, valable pour cinq ans, renouvelable, mais pouvant être retirée au cas de violation des conditions. C'est là encore une stabilisation, dans des conditions très strictes, des transports antérieurs à 1934.

CHAPITRE IV

ORGANISMES DE COORDINATION

Nous avons déjà expliqué que le désir d'éviter la concurrence entre les différents modes de transports et de substituer à une lutte anarchique une coordination ayant à sa base l'accord des intéressés avait été le principe directeur de la réorganisation récente du régime des transports par eau. C'est de cette idée que s'inspirent, par exemple, les mesures que nous avons déjà examinées, concernant la limitation du nombre des bateaux à mettre en service, les autorisations nécessaires pour les transports de marchandises diverses et les transports effectués par des non-professionnels, toutes mesures qui figurent d'ailleurs dans le décret-loi du 15 mai 1934 spécialement consacré à la coordination du rail et de la voie navigable.

En ce qui concerne plus directement la question de répartition du trafic entre le rail et l'eau, le Conseil National Economique avait conclu d'abord à une répartition indirecte du trafic par voie fiscale, répartition qualitative, par la modification du taux de l'impôt sur les transports ; ensuite, à une répartition directe du trafic par accord entre les intéressés, avec intervention, le cas échéant, d'un organisme arbitral ; enfin, à l'abandon des

luttons de tarifs et notamment des prix spéciaux établis par le chemin de fer en concurrence avec la voie navigable.

Sur le premier point, la réforme projetée n'est pas intervenue ; sur le troisième point, il s'agit surtout d'une question de pratique administrative qui peut s'intégrer dans le mécanisme de l'entente entre intéressés sanctionnée par un organisme arbitral. C'est donc sur les accords entre intéressés que repose tout le mécanisme de la coordination. Nous allons examiner d'abord les organismes chargés d'élaborer ces accords, ensuite l'œuvre réalisée par ces organismes ; enfin, les difficultés et les sanctions des accords.

Le décret-loi du 15 mai 1934 (complété par le Règlement d'administration publique du 21 septembre 1934) repose sur les mêmes principes que le décret-loi du 19 avril 1934 sur le rail et la route, c'est-à-dire l'institution d'un organisme central de coordination comprenant des représentants des transports intéressés à un arbitre, organisme dont les propositions deviennent exécutoires après approbation du ministre des Travaux publics. D'autre part, on a prévu des organismes régionaux, chargés d'assister le Comité central.

Les organismes de coordination entre le rail et l'eau sont, d'une part, le Comité central de coordination, d'autre part, les commissions régionales. Nous allons étudier successivement leur composition et leurs attributions.

Composition

1° Le Comité central, institué auprès du ministre des Travaux publics, sous le titre de « Comité central de coordination des transports par fer et par eau », comprend :

a) Un expert désigné par le Comité de direction des grands réseaux de chemins de fer ;

b) Un expert désigné par les organisations professionnelles des transporteurs par eau ;

c) Un arbitre désigné par les deux experts sous réserve de l'approbation du ministre des Travaux publics ou, à défaut d'accord entre les experts, par le ministre des Travaux publics.

On sait que les organisations professionnelles de transporteurs par eau sont extrêmement nombreuses et représentent des tendances très diverses ; il importait donc d'arrêter avec soin la liste de ces organisations, de façon que fussent représentés tous les intérêts. En vertu de l'article 1^{er} du Règlement d'administration publique du 21 septembre, c'est le ministre des Travaux publics qui a établi la liste des organisations appelées à désigner l'expert ; cette liste a été dressée par un arrêté du 26 septembre, elle comprend une vingtaine d'organisations représentant les tendances les plus diverses, depuis la Conférence des Syndicats de navigation intérieure, groupant les grandes compagnies de navigation, jusqu'au Syndicat unique de la batellerie, représentant les tendances révolutionnaires d'extrême-gauche de la batellerie artisanale, en passant par l'Union des usagers des

voies navigables, et des groupements régionaux comme l'Union fluviale de l'Est ou le Comité français des armateurs rhénans. Ces organismes se sont mis d'accord sur la désignation d'un représentant. D'ailleurs, le Règlement d'administration publique du 21 septembre prévoit que, « à défaut d'accord entre les organisations professionnelles dans le délai imparti par le Ministre pour procéder à cette désignation, il y procède lui-même ».

Chacun des experts et l'arbitre sont doublés par un expert et un arbitre suppléant désignés dans les mêmes conditions. Experts, arbitres et suppléants sont désignés pour une durée de trois ans. Leur mandat est renouvelable.

2° Les commissions régionales de coordination ont été prévues dès le décret-loi du 15 mai 1934. Leur nécessité est apparue immédiatement du fait de la diversité d'intérêts des différents groupes de voies navigables, diversité tenant tout à la fois à la voie elle-même et à ses usagers, et que nous avons déjà signalée : on ne pourrait traiter de la même façon, par exemple, les canaux du Midi qui représentent un trafic en vase clos, avec des canaux parallèles à la voie ferrée, des syndicats de bateliers puissants et peu nombreux, et les canaux du Nord, représentant un trafic largement ouvert sur les voies navigables de l'Est, avec un réseau diffus, de grosses compagnies, mais aussi et surtout, une poussière de petits bateliers indépendants. D'où la nécessité d'organismes rapprochés des intéressés, plus souples que le Comité central.

Les commissions régionales sont au nombre de sept, l'étendue de leur circonscription ayant été fixée par le

décret du 28 octobre 1934 : 1° région du Nord, avec siège à Lille ; 2° région du Nord-Est (Nancy) ; 3° région du Centre (Paris) ; 4° région du Nord-Ouest (Paris) ; 5° région de l'Ouest (Nantes) ; 6° région du Sud-Est (Lyon) ; 7° région du Sud-Ouest (Toulouse).

La composition de ces commissions repose sur les mêmes principes que celle du Comité central : nombre égal de représentants des grands réseaux de chemins de fer et des transporteurs par eau, avec un représentant du ministre des Travaux publics, incarnant l'intérêt général et le pouvoir d'arbitrage, et qui est de droit président de la Commission. Il y a deux ou trois représentants de chacune des catégories de transporteurs, suivant que la région intéresse deux ou trois réseaux de chemins de fer. Les représentants des réseaux sont désignés par le Comité de direction des grands réseaux, les représentants des transporteurs par eau par les organisations professionnelles comportant des transporteurs de la région intéressée, la liste de ces organisations ayant été fixée par un arrêté du ministre des Travaux publics du 29 octobre 1934. On retrouve ici la même disposition que pour le Comité central : à défaut d'accord entre ces organisations dans le délai imparti par le Ministre pour procéder à ces désignations, il y procède lui-même.

Attributions

Telle est la composition de ces organismes ; quelles sont leurs attributions ? Sur ce point, les textes sont assez laconiques, surtout en ce qui concerne le Comité central ; nous allons étudier successivement les attributions des commissions régionales, puis celles du Comité central.

1° Les commissions régionales apparaissent comme des organismes de première instance chargés de préparer les ententes en accord avec tous les intéressés. Elles « préparent des accords entre la navigation et les chemins de fer, en vue notamment de réserver à la navigation une part convenable de transports de marchandises qui s'effectuent normalement par bateaux complets, en particulier de marchandises pondéreuses » (D. L. du 15 mai 1934, art. 2). « A cet effet, elles examinent les conditions dans lesquelles s'effectuent, dans leur circonscription, les transports par fer et par eau. A défaut d'accords intervenus ou à intervenir directement entre les deux catégories de transporteurs, elles préparent ces ententes ; elles proposent notamment, soit de réserver à un des modes de transport le trafic de certaines marchandises, soit de fixer une répartition équitable de ce trafic entre les deux modes de transport.

« Elles émettent leur avis sur l'établissement, la suppression ou la révision des prix fermes, barèmes spéciaux, ou tarifs d'abonnement applicables aux transports par voie ferrée, qui doivent leur être communiqués. Elles examinent également les modalités d'organisation des transports mixtes » (R. A. P. du 21 septembre 1934, art. 4).

C'est le président de la Commission, donc le représentant du ministre des Travaux publics, qui convoque la Commission. Celle-ci procède aux enquêtes et auditions qu'elle juge utiles, et elle est tenu d'entendre les représentants des chargeurs intéressés qui le demandent. Lorsqu'un transport intéresse plusieurs régions, les commissions régionales compétentes peuvent se réunir sur

la convocation d'un des présidents pour délibérer en commun.

Quel est le sort des propositions des commissions régionales ? Elles ne sont pas soumises directement au ministre des Travaux publics ; elles passent par le Comité central de coordination, dont il nous faut maintenant étudier le rôle.

2° D'abord, le Comité central sert d'intermédiaire entre les commissions régionales et le Ministre ; il fait parvenir au ministre des Travaux publics les propositions des commissions régionales, ainsi que les observations présentées par les chargeurs, et il donne là-dessus son avis motivé ; ce n'est donc pas un simple chaînon administratif, et, en fait, ses avis sur les propositions des commissions régionales ont une grande importance. Il coordonne l'activité de ces différentes commissions (1).

En outre, à supposer qu'il n'y ait pas d'accord, le Comité central recherche les mesures permettant d'assurer une répartition convenable du trafic à effectuer par voie d'eau et par voie ferrée, et il les propose au ministre des Travaux publics.

En ce qui concerne la répartition du trafic, le Comité central de coordination apparaît donc essentiellement comme un organe chargé de faire des propositions au Ministre. C'est le Ministre qui statue. Les ententes ou les propositions ne deviennent exécutoires qu'après l'approbation du ministre des Travaux publics, qui en fixe, s'il y a lieu, la durée.

(1) C'est ainsi qu'il a réuni les Présidents des Commissions régionales pour établir l'unité de méthode et mettre fin aux interprétations divergentes de certains textes (11^e séance du Comité central, 19 février 1935).

Il faut remarquer que le rôle du Comité central ne se borne pas aux mesures concernant la répartition directe du trafic ; en outre, le Règlement d'administration publique du 21 septembre l'a chargé de donner son avis, ainsi que nous l'avons vu, sur les demandes d'autorisations présentées par les transporteurs de marchandises diverses et par les transporteurs non professionnels. Il a également à intervenir pour les demandes de construction et de reconstruction. Cette mission a d'ailleurs, en fait, constitué une partie importante de son activité depuis le début de son fonctionnement.

*
**

Il y a lieu de signaler enfin qu'aux organismes spéciaux de coordination (rail-route, rail-eau), un décret du 9 juillet 1935 a ajouté un organisme général, intitulé Comité supérieur de coordination des transports. Il fonctionne à côté des organismes préexistants, et non au-dessus d'eux ; il est d'ailleurs composé sur des bases entièrement différentes. Ce n'est aucunement un organisme de représentation professionnelle, mais seulement un organisme de coordination administrative comprenant uniquement des fonctionnaires : sous l'autorité du ministre des Travaux publics, il groupe les directeurs des chemins de fer et des routes, des voies navigables et des ports maritimes, de l'aéronautique marchande, de la marine marchande ; ce Comité a pour objet d'assurer une politique concertée des transports par rail, par route, par air et par eau, de faire prévaloir l'unité de vues entre tous ces modes de transport.

CHAPITRE V

ŒUVRE DES ORGANISMES DE COORDINATION (1)

Il importe d'abord de rappeler que le rôle du Comité central de coordination ne se borne pas à la préparation des accords sur les répartitions de trafic. Il a eu un rôle important à jouer en matière d'autorisations, ainsi que dans l'examen des questions d'ordre général touchant à la navigation intérieure.

Tout ce qui concerne les autorisations lui a été renvoyé pour avis par le Ministre, non seulement en ce qui concerne les autorisations de transports de marchandises diverses et les autorisations de transports par flottes privées (pour lesquelles il a eu à statuer sur maintes demandes), mais encore en ce qui concerne les autorisations de construction de bateaux neufs, et aussi en ce qui concerne les autorisations de services réguliers ; c'est ainsi que le Comité a longuement examiné le projet de cahier des charges pour les services réguliers de la Compagnie Havre-Paris-Lyon-Marseille, et notamment la clause « d'égale perception pour tous ».

Le Comité a eu également à se prononcer sur différentes questions touchant à la navigation intérieure :

(1) Les organismes de coordination ont commencé à fonctionner en novembre 1934.

protection des chantiers français de construction fluviale, élaboration du Règlement d'administration publique sur l'affrètement (dans lequel le Comité aurait voulu établir une liaison entre les questions d'affrètement et de visa, d'une part, et les questions de coordination, d'autre part), élaboration du Règlement d'administration publique sur la coordination elle-même.

Ce qu'il importe d'étudier plus spécialement ici, c'est son activité concernant les accords entre le rail et l'eau.

Il convient de remarquer que, dès avant la constitution des organismes de coordination, les transporteurs avaient déjà cherché à réaliser des ententes, par conversations directes ; c'est ainsi qu'en mars 1934, le réseau de l'Etat avait entrepris des négociations avec les transporteurs de la Basse-Seine, négociations qui avaient abouti à une entente de principe prévoyant tout à la fois le partage du trafic entre la voie ferrée et la voie navigable sur la base des résultats des années précédentes, et des garanties contre le développement excessif de la navigation fluviale.

La méthode des conversations directes entre transporteurs demeure d'ailleurs à la base des travaux des organismes de coordination. En vertu des textes précités, c'est « à défaut d'accords intervenus ou à intervenir directement entre les deux catégories de transporteurs » que les commissions régionales préparent les ententes. Le Comité central leur a toujours recommandé de favoriser les conversations directes en dehors des commissions entre les transporteurs intéressés, pour débroussailler le terrain et rendre plus faciles et plus rapides les débats et les décisions des commissions elles-mêmes.

Les accords que les organismes de coordination ont examinés et discutés appartiennent d'ailleurs à deux types bien différents : accords partiels, ou accords généraux : les premiers visent simplement la répartition du trafic pour une marchandise déterminée sur un trajet déterminé, les seconds la répartition du trafic de toutes les marchandises pour une voie navigable ou un ensemble de voies navigables (exemple : la Seine, le Rhône). Les premiers accords sont évidemment beaucoup plus faciles à établir, mais de portée beaucoup plus limitée que les seconds. On est déjà arrivé dans ce domaine à un certain nombre de solutions, tandis que l'élaboration des accords généraux s'est heurtée à de grosses difficultés, et n'a abouti à un résultat que pour le Rhône.

Accords partiels

Les accords partiels se présentent sous deux formes très différentes : ce sont, ou bien des accords visant uniquement les tarifs des chemins de fer, ou bien des accords visant une répartition du trafic.

1° Les accords tarifaires méritent à vrai dire fort peu le nom d'accords : ce sont en fait des décisions par lesquelles les organismes de coordination approuvent les tarifs P. V. des compagnies de chemins de fer. On sait qu'en vertu des règles administratives en vigueur, les tarifs de chemins de fer doivent être soumis à l'homologation du ministre des Travaux publics ; l'homologation accordée par le Ministre lors de l'établissement du tarif est une homologation provisoire, valable générale-

ment pour une durée d'un an, qui permet d'apprécier les résultats du nouveau tarif avant de lui accorder, s'il y a lieu, une homologation définitive. Depuis les efforts de coordination, la durée de cette homologation provisoire s'est même abaissée en certain cas à six mois, et le maintien de l'homologation a été subordonné dans bien des cas à un accord avec la voie d'eau. Mais l'expression « accords de tarifs » ne doit pas faire illusion ; dans l'état actuel des choses, il ne peut y avoir de prix imposés à la navigation intérieure. Les « accords de tarifs » sont donc en réalité la simple reconnaissance par les transporteurs par eau de la légitimité et de la loyauté des tarifs appliqués par les chemins de fer. « Les commissions régionales ont eu à examiner un certain nombre de tarifs susceptibles de concurrencer la voie d'eau et qui, mis en vigueur à titre provisoire, devaient être renouvelés. Les représentants de la navigation ont pu donner dans bien des cas un avis favorable, de sorte que l'entérinement de cet avis ne sera guère qu'une formalité » (1).

Ces « accords » sont établis pour une durée plus ou moins longue, pour un trafic plus ou moins important, et à chaque fois pour une catégorie bien déterminée de marchandises (par exemple les bois pour étalement des ouvrages militaires de l'Est). Ils tendent à maintenir un certain écart de prix entre les tarifs de chemins de fer et les frets de la batellerie, les chemins de fer devant généralement pratiquer un tarif supérieur d'environ 20 % aux prix normaux de la voie d'eau.

(1) Rapport Henri Roy, p. 82.

Ces accords peuvent d'ailleurs comporter certaines réserves, les transporteurs par eau refusant leur accord pour les tarifs des compagnies de chemins de fer qui sont applicables à certaines relations particulièrement desservies par la voie d'eau, par exemple pour les blés et farines de Seine-et-Marne et de l'Yonne expédiés sur la région parisienne.

En tout cas, ces accords doivent permettre l'abandon des luttes de tarifs entre voie de fer et voie d'eau ; il est à souhaiter que ce procédé conduise, non seulement, ainsi que cela s'est déjà produit, à empêcher la création de nouveaux prix fermes, mais encore à l'abandon aussi complet que possible de ce procédé en tant qu'il implique une concurrence avec la voie d'eau ; c'est ce qu'avait recommandé le Conseil National Economique en faisant observer : « L'établissement de prix spéciaux par le chemin de fer en concurrence avec la voie d'eau ne devait plus, en principe, être envisagé. En effet, ils seraient, en ce cas, onéreux à la fois pour le chemin de fer dont ils diminuent en fait les recettes et pour la batellerie dont ils avilissent les frets ; ils ne sauraient plus avoir aucune raison d'être lorsqu'une répartition équitable est réalisée par d'autres moyens. Le ministère des Travaux publics devrait donc désormais refuser son approbation à tout établissement de prix spéciaux de cet ordre sauf, le cas échéant, à titre de sanction de l'inexécution des accords conclus entre représentants du rail et de la voie d'eau ou des décisions arbitrales intervenues à défaut de tels accords » (1).

(1) C. N. E., LAROQUE p. 22.

Mais ainsi que le faisait remarquer le Comité central à la réunion des présidents des commissions régionales du 19 avril 1935, « les accords intervenus ou à intervenir sur les questions tarifaires ne doivent pas être considérés comme un règlement définitif de la coordination, ce qu'il faut rechercher, ce sont des accords généraux ou partiels pour un partage équitable du trafic ».

2° Les solutions proposées pour les accords partiels sont nombreuses, et, si un seul accord a déjà été approuvé par le Ministre (1), de nombreux autres ont été préparés par les commissions régionales et examinés par le Comité central, et leur approbation pourra intervenir dans un délai assez rapproché. Nous ne saurions naturellement les envisager en détail, nous nous bornerons à dégager les principes généraux auxquels ils obéissent.

Ces accords de partage du trafic peuvent porter, ou bien sur les quantités à transporter et les prix à pratiquer, ou bien seulement sur les quantités à transporter.

Comme exemple d'accord portant à la fois sur les deux éléments prix et quantité, on peut citer un des premiers accords intervenus, l'accord des ferrailles de l'Est, accord tripartite entre les chargeurs (Chambre syndicale des consommateurs de ferrailles de l'Est), les compagnies de chemins de fer et les transporteurs par eau (Consortium des transporteurs par eau), et visant le transport des vieilles ferrailles envoyées de la région parisienne vers les usines de refonte de l'Est. Cet accord porte d'abord sur les quantités. La Chambre syndicale

(1) Accord concernant les transports de graines oléagineuses en provenance du Havre et de Nantes, à destination de Château-Gontier (arrêté du 30 août 1935, Journal Officiel du 31 août).

s'engage à donner 40 % du trafic à la voie navigable, 30 % au chemin de fer, le reste demeurant libre au mieux des circonstances économiques, financières ou climatiques. Il porte aussi sur les prix ; les réseaux de chemins de fer s'engagent à ne pratiquer que certains tarifs, mais le bénéfice de ces tarifs ne s'applique qu'aux chargeurs qui respectent les répartitions fixées. Cette clause a d'ailleurs tendance à se généraliser : pour bénéficier de tarifs réduits consentis par la voie ferrée, les usagers sont tenus de prendre l'engagement de confier tout leur trafic à la voie ferrée, sous réserve de la part qui pourrait être dévolue à d'autres moyens de transport par les accords sur la coordination.

Mais le type d'accord partiel le plus fréquent est celui qui porte uniquement sur les quantités de marchandises à transporter, et qui accorde à chacune des deux catégories de transporteurs soit une quantité déterminée de marchandises, soit, le plus souvent, un pourcentage déterminé du trafic. On peut citer comme exemples l'accord de partage des pâtes à papier de Tonnay-Charente et de La Rochelle-Pallice sur Saint-Michel-sur-Charente, accord intervenu entre le réseau de l'Etat et la « Société de la Charente fluviale et maritime » (arrêté du 30 septembre 1935) ; le même arrêté sanctionne l'accord régional du Nord (entre l'eau et le fer) concernant les bois sciés d'importation. L'accord intervenu pour le trafic des farines de blé et de malt au départ de Prouvy-Thiant et à destination de Paris-La Chapelle, accord réservant 50 % du trafic à chacune des deux catégories de transporteurs ; de même, l'accord intervenu pour le partage du trafic des cotons au départ du Havre réservant 93 %

au fer et seulement 7 % à la voie d'eau à destination de l'Est. Le type d'accord auquel il paraît le plus facile d'aboutir est donc l'accord partiel portant répartition du trafic suivant un pourcentage déterminé.

Accords généraux

Les accords généraux sont évidemment beaucoup plus difficiles à établir, et, ainsi que nous l'avons dit, un seul d'entre eux est actuellement rendu exécutoire, l'accord du Rhône. On a cependant engagé des négociations et on les a poussées assez loin là où le petit nombre et la cohésion des transporteurs par eau rendaient l'accord plus facile ; c'est ainsi qu'il y a eu des projets d'accords établis en 1934 pour la Basse-Seine, le Rhône et les canaux du Midi, et cela d'ailleurs dès avant la constitution des organismes de coordination. Tous ces projets d'accords étaient fondés sur des formules assez comparables : répartition du trafic en un certain nombre de groupes, affectation à chaque groupe d'un tonnage moyen ou d'un pourcentage de trafic, d'après les résultats d'une ou de plusieurs années, compensation accordée au chemin de fer pour tout dépassement de trafic accordé à la voie navigable, engagement réciproque de réviser les tonnages affectés à chaque groupe en cas de variations importantes et d'étudier en commun les cas de trafic nouveau. En bref, ces projets d'accords reposaient surtout sur le maintien des situations acquises.

Mais toujours, au moment de passer à la réalisation pratique, des difficultés se sont produites, si bien que, en fait, un seul projet d'accord général est entré en ap-

plication : l'accord du Rhône ; cet accord a été conclu le 24 juillet 1934 entre la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et les transporteurs par eau, représentés ici par deux sociétés : le Comptoir « Le Rhône », représentant la Compagnie Havre-Paris-Lyon-Marseille et la Compagnie Lyonnaise de navigation et de remorquage, d'une part ; d'autre part, les sociétés françaises de navigation fluviale Rhodania et Rhodania-Citerne ; il a été approuvé par un arrêté du ministre des Travaux publics du 29 juin 1935 et rendu exécutoire à dater du 1^{er} juillet 1935.

Cet accord vise tous les transports empruntant en totalité ou en partie le Rhône, le canal du Rhône à Sète et le parcours Marseille, Etang de Berre, Port-de-Bouc, Saint-Louis, étant entendu que ces transports peuvent être à destination ou en provenance des au delà de Lyon au nord, de Sète à l'ouest et de Marseille à l'est, mais à l'exclusion des transports d'essence et de produits pétroliers en bateaux-citernes. Il est conclu pour cinq ans, et doit donc demeurer en vigueur jusqu'au 1^{er} juillet 1940.

Les contractants conviennent de maintenir la situation relative des transports par eau et par fer au niveau de la moyenne des trois dernières années. L'article 3 de l'accord détermine très exactement les périodes de référence, ainsi que le mode d'établissement des statistiques (notamment pour la voie ferrée où celui pourrait présenter quelques difficultés) et les différents groupes de marchandises entre lesquels seront répartis les tonnages transportés par la voie d'eau. Pour chacun de ces groupes, le pourcentage des transports par fer et par eau

devra, chaque année, rester égal à ce qu'il était en moyenne durant les années de référence, mais il pourra d'ailleurs y avoir compensation entre les insuffisances des expéditions d'un groupe et les excédents des expéditions d'un autre.

Il faut bien remarquer que c'est aux compagnies de navigation, et non aux chemins de fer, qu'incombe la charge de veiller à l'application de l'accord. En effet, comme le dit l'article 3 : « les tarifs du chemin de fer étant soumis au contrôle de l'Administration supérieure et ne pouvant être modifiés que sur son autorisation, et, d'autre part, le chemin de fer ayant l'obligation absolue de transporter tout ce qui lui est permis, la Compagnie P. L. M. n'a plus, lorsque ses tarifs sont publiés, aucune action sur le trafic. Il appartiendra donc aux compagnies de navigation de prendre toutes mesures utiles pour que les tonnages indiqués ci-dessus ne soient pas dépassés ». Ces mesures utiles demeurent à leur discrétion ; on conçoit qu'elles puissent, soit refuser purement et simplement certains transports, soit hausser leurs frets, puisqu'elles sont et restent libres de fixer leurs frets aux taux qu'elles jugeront convenables ». Si elles effectuent des transports au delà du pourcentage qui leur est alloué, elles seront obligées de verser une indemnité au chemin de fer.

La sanction de l'accord est, en effet, une sanction pécuniaire : « lorsque le tonnage d'un groupe de marchandises transportées dépassera le tonnage alloué, les compagnies de navigation verseront à la Compagnie P.L.M. une indemnité compensatrice fixée à 25 % du fret net moyen (passible de l'impôt sur les transports) perçu

pour le groupe de marchandises en question. Toutefois, cette indemnité ne sera pas due dans chaque groupe, pour la fraction du tonnage n'excédant pas 10 % du tonnage normalement alloué à la navigation ». Les compagnies de navigation perdent ainsi tout intérêt à effectuer des transports au delà du tonnage qui leur est alloué par l'accord, et le respect en paraissait assuré avant même que n'intervinssent les mesures édictées par le Règlement d'administration publique du 29 août 1935.

Par contre, il n'est aucunement question, au cas où les tonnages transportés par la navigation demeureraient au-dessous du pourcentage qui lui est attribué, d'indemnité compensatrice que verserait le chemin de fer. La sanction de l'accord est donc une sanction unilatérale. Il a été fait pour limiter le trafic de la voie d'eau, et non pour limiter le trafic de la voie ferrée. Cette observation est capitale et explique, comme nous allons le voir, certaines difficultés de la coordination.

Notons enfin que des dispositions d'ordre général visent à assurer la coordination de tous les transports effectués par les contractants ; ils doivent se communiquer toutes statistiques utiles, se concerter pour étudier toute combinaison de transports mixtes ou de tarifs combinés, ainsi que tout trafic nouveau qui prendrait naissance sur les voies visées par l'accord.

*
**

Telles sont les grandes lignes de l'accord du Rhône. Bien que les conversations entre transporteurs soient engagées depuis près de deux ans, c'est le seul accord gé-

néral qui fonctionne. Pourquoi les autres accords n'ont-ils pas encore abouti ? C'est que la question de répartition du trafic se heurte à un grand nombre de difficultés.

CHAPITRE VI

DIFFICULTÉS ET SANCTIONS DES ACCORDS

Il est difficile de conclure des accords ; il est difficile d'assurer leur exécution, et il a fallu pour cela des mesures spéciales fixées par le Règlement d'administration publique du 29 août 1935.

Difficulté de conclusion des accords

Un accord sur la répartition du trafic intéresse à la fois les compagnies de chemins de fer, les transporteurs par eau, et les chargeurs. Pour mériter pleinement le nom « d'entente », il devrait donc réunir l'assentiment de ces trois catégories d'intéressés. Or, ce n'est pas facile, tant en raison de leurs différences de représentation que de leurs divergences d'intérêts.

1° On éprouve parfois certaines difficultés à grouper une représentation valable des intéressés. Certes, pour les chemins de fer, pas de difficultés : les compagnies sont des sociétés en nombre limité (4 réseaux concédés et 2 réseaux d'Etat), il est facile de trouver en face de soi un contractant qui puisse s'engager valablement pour tous les transports par fer intéressés par l'accord.

Les chargeurs sont évidemment beaucoup plus dispersés, mais il est encore assez facile de trouver des orga-

nismes qui les représentent valablement, et il s'agit même souvent de puissants groupements comme le Comité des Forges, le Comité des Houillères qui représentent des éléments très actifs du trafic par eau dans la région du Nord et de l'Est.

Les grosses difficultés viennent du nombre et de l'inorganisation des transporteurs par eau. Tout ce que nous avons déjà dit des divergences de vues et d'intérêts entre compagnies et artisans, des rivalités existant à l'intérieur de la batellerie artisanale elle-même, de la différence entre les divers réseaux navigables, trouve ici son illustration d'une manière tout à fait remarquable.

En fait, pour qu'un accord aboutisse, il faut que tous les transporteurs par eau se mettent d'accord pour convenir, non seulement d'une répartition du trafic entre le rail et l'eau, mais encore d'une répartition du trafic réservé à la voie d'eau entre les différents transporteurs intéressés. Or, si les représentants de la voie d'eau peuvent tomber assez facilement d'accord pour penser que 25, 50 ou 75 % du trafic peuvent être réservés à la voie ferrée, il leur est beaucoup moins facile de s'entendre sur le pourcentage que chacun d'eux doit garder dans les 75, 50 ou 25 % qui restent à la voie d'eau. Si la question est assez facile à résoudre lorsqu'il n'y a en présence que quelques grandes compagnies, elle devient très délicate dès lors qu'il y a des bateliers artisans, et la batellerie artisanale a pu estimer à maintes reprises qu'on faisait bon marché de ses droits dans les accords sur la coordination, et qu'elle n'avait pas intérêt à y participer.

Nous savons d'ailleurs que la situation est différente

suivant les voies navigables : la prédominance très nette des bateliers artisans dans le Nord et leur extrême dispersion rendent difficile la conclusion d'accords, car il n'existe pas d'organisme capable de parler en leur nom avec une autorité suffisante. La seule organisation qui pourrait les représenter est un syndicat unitaire qui a imposé son autorité par la violence et avec lequel ni les chargeurs ni les chemins de fer ne consentent à traiter.

Dans l'Est, il y a aussi prédominance de la batellerie artisanale, mais elle est moins marquée ; il y a également des compagnies, et la représentation des artisans est mieux assurée par des groupements plus désireux de collaborer avec les autres intéressés à la coordination.

Sur les canaux du Midi, les bateliers sont organisés en syndicats puissants et peu nombreux ; sur la Seine et le Rhône, les compagnies de navigation dominent. Il semblerait donc que, au moins sur ces trois réseaux de voies navigables, l'accord fût assez facile à réaliser. Mais l'expérience a montré que ce n'était pas si facile que cela, puisque, seul, l'accord sur le Rhône a abouti. C'est que, quelque forte que soit la prédominance de certaines compagnies ou de certains groupements, il y a une minorité de transporteurs que ces compagnies ou ces groupements ne représentent pas. Sur les canaux du Midi, où l'on considérerait l'accord comme virtuellement réalisé, 15 % de dissidents n'avaient pas signé, ce qui a nécessité de nouvelles négociations. De même, sur la Seine, les grandes compagnies ont bien traité avec les chemins de fer, mais il y a 15 % au moins d'artisans qui ne sont nullement représentés par ces accords.

Or, il ne suffit pas, pour que la coordination existe,

que quelques transporteurs s'engagent à la respecter. Il faut que tous les transporteurs y adhèrent, sinon ceux qui signeraient l'accord feraient tous les frais de l'opération sans que le chemin de fer en retire des bénéfices ; lorsque le contingent auquel auraient droit les signataires serait épuisé, ceux-ci ne devraient plus effectuer de transports, mais les bateliers non liés par l'accord pourraient effectuer tous les transports possibles ; ils verraient, eux, se multiplier les transports, la hausse du trafic amènerait une baisse des frets, dont les chemins de fer et les mariniers signataires seraient les victimes.

Sans doute, le système des ententes professionnelles sanctionnées et rendues exécutoires par l'Etat suppose-t-il que l'autorité de l'Etat imposera aux dissidents le respect des accords, mais encore faut-il, pour que l'on reste vraiment dans la ligne des accords professionnels, que les dissidents pour lesquels on substituera à une adhésion contractuelle une adhésion forcée soient relativement peu nombreux. Si, au contraire, les dissidents sont de quelque importance, la coordination des transports prend un aspect beaucoup plus étatisé, un aspect de contrainte que l'on voudrait éviter, mais auquel il faudra peut-être se résigner dans certains cas.

Il faudra d'ailleurs, en tout état de cause, même si tous les intéressés ont participé librement aux accords, que la répartition du trafic ainsi librement déterminé soit imposée à toute une catégorie de transporteurs, les transporteurs nouveaux, ceux qui, ne se livrant pas antérieurement au trafic des marchandises déterminées par l'accord sur les trajets également déterminés par l'accord, se mettraient à les pratiquer. On peut remarquer

d'ailleurs que, en gros, eu égard à tout le système d'autorisations maintenant institué pour la mise en service de bateaux nouveaux, pour l'exploitation de services réguliers, pour les transports de marchandises diverses et les flottes privées, les difficultés ne se produiront guère pour les accords généraux portant sur l'ensemble du trafic d'un réseau navigable déterminé. Par contre, s'agissant d'accords partiels portant sur le trafic d'une marchandise déterminée sur un parcours déterminé (que l'on songe, par exemple, à la portée limitée d'un accord de partage des pâtes à papier de Tonnay-Charente et de La Rochelle-Pallice sur Saint-Michel-sur-Charente), si l'accord n'est pas rendu obligatoire pour de nouveaux transporteurs qui n'y ont pas été parties, la concurrence de ces nouveaux transporteurs peut venir ruiner l'accord élaboré. Il faut adopter une formule analogue à celle qui figure dans l'arrêté ministériel approuvant l'accord du Rhône : « Article 4. Tout transporteur non signataire de l'accord ne pourra effectuer de transports empruntant en totalité ou en partie le Rhône entre Lyon et Beaucaire qu'après s'être entendu avec les signataires de l'accord pour y adhérer par le moyen d'un avenant par le ministre des Travaux publics ». La multiplicité et la dispersion des transporteurs par eau suppose donc, à côté des accords contractuels, des décisions d'autorité venant rendre les stipulations de ces accords obligatoires pour tous les transporteurs, présents ou futurs.

*
**

2° Par ailleurs, l'intérêt que les différentes catégories énumérées peuvent avoir aux accords n'est pas du tout le même.

Quant aux chargeurs, il faut bien se rendre compte que, pour eux, la rivalité des transporteurs se traduit surtout par une baisse des tarifs d'entreprises concurrentes ; l'accord des transporteurs implique au contraire la hausse des tarifs (et c'est d'ailleurs cela que l'on vise, sans toujours le dire expressément). S'ils n'envisagent que leur intérêt immédiat, ils sont donc assez portés à voir la coordination sans grand enthousiasme, et d'ailleurs les transporteurs ne sollicitent pas toujours une adhésion qui leur paraît devoir comporter une répercussion fâcheuse sur les prix.

Mais dès lors que l'on demeure dans le domaine de la liberté et que l'on désire mettre l'entente entre les intéressés à la base du nouveau système, il paraît souhaitable, dans la mesure du possible, d'obtenir l'adhésion des chargeurs aux conventions projetées. Il semblerait plus facile de leur faire respecter des dispositions auxquelles ils auraient adhéré contractuellement qu'une réglementation à eux imposée par des accords auxquels ils seraient demeurés étrangers.

Mais il faut reconnaître que c'est aujourd'hui plus une considération d'opportunité que de nécessité juridique : l'accord des chargeurs n'est plus indispensable à la répartition du trafic ; qu'ils le veuillent ou non, ils seront bien obligés de confier leurs transports, soit au rail, soit

à la voie d'eau, en se soumettant aux dispositions prises en vertu des accords et maintenant sanctionnées par le Règlement d'administration publique du 29 août 1935.

Beaucoup plus graves sont les divergences d'intérêts entre le rail et la voie d'eau.

Si nous laissons de côté les « accords tarifaires » qui ne sont pas « un règlement définitif de la coordination », les accords de coordination apparaissent plus profitables à la voie ferrée qu'à la voie d'eau. Ils ont généralement pour but la stabilisation du trafic et le maintien des pourcentages respectifs acquis durant les dernières années, il semble donc que chemins de fer et transporteurs par eau devraient être également satisfaits, ils se font des concessions réciproques, ils renoncent l'un et l'autre à développer l'importance respective de leur trafic, mais ils s'assurent le maintien des positions existantes, ils renoncent à des possibilités de hausse, mais se garantissent contre des possibilités de baisse.

Mais, en réalité, la situation n'est pas du tout la même. Nous avons déjà dit que sur le chemin de fer pèse une double obligation : celle d'effectuer tout le trafic qui lui est proposé, celle de l'effectuer à des tarifs qui sont fixés administrativement. Cette double obligation existerait quand bien même il n'y aurait pas de coordination, et elle subsiste après la coordination.

Pour la voie d'eau, au contraire, avant la coordination, la liberté commerciale, la liberté des tarifs permettant une baisse momentanée et occasionnelle des frets pour rendre plus efficace la concurrence, le développement des automoteurs, permettraient d'envisager des perspectives intéressantes d'accroissement du trafic. La

coordination stabilise ce trafic, impose à la batellerie de ne pas dépasser un pourcentage déterminé. Ce continuellement enlève beaucoup d'intérêt aux initiatives qu'elle pourrait prendre, il lui retire les avantages de l'entreprise privée sans lui apporter en contre-partie les garanties de l'entreprise étatisée ; elle perd la possibilité d'étendre ses bénéfices, sans acquérir en contre-partie la certitude de voir ses déficits couverts par le Trésor. La batellerie est donc assez portée à considérer que la coordination profite surtout à la voie ferrée, et à ne participer aux accords qu'avec beaucoup de réticences.

Ces divergences d'intérêts sont singulièrement accrues par le mécanisme de contrôle et de sanction des accords.

Contrôle et sanction des accords

Il a paru, en effet, impossible d'assurer aux accords des sanctions équivalentes des deux côtés. On aurait pu penser — et c'est à quoi semblait faire allusion le Conseil National Economique en parlant « d'avantages rétablissant l'équilibre au profit de la partie lésée » — à un système de compensations pécuniaires. Si, lorsqu'un accord de répartition a été conclu, les statistiques de l'année écoulée faisaient apparaître des écarts sensibles par rapport aux pourcentages fixés, le transporteur ayant eu des excédents aurait dû verser au transporteur lésé une indemnité compensatrice ; en d'autres termes, c'était le système de l'accord du Rhône, mais jouant dans les deux sens, et non seulement en faveur des chemins de fer.

Il n'a pas paru possible d'adopter ce système, assez simple sur le papier, mais se heurtant à des difficultés pratiques tant du côté des chemins de fer que du côté des bateliers. Du côté des chemins de fer, on a fait jouer les arguments déjà indiqués à propos de l'accord du Rhône : obligation d'assurer tout transport proposé, impossibilité de refuser un trafic quel qu'il soit, règles administratives très strictes pour les tarifs, règles financières très étroites pour les budgets et les comptes. Du côté des transporteurs par eau, on a fait remarquer que les sanctions pécuniaires peuvent se concevoir dès lors qu'il s'agit de grandes compagnies peu nombreuses et puissantes, mais que ce système ne saurait fonctionner dès lors qu'il s'agit d'artisans fort nombreux et n'offrant pas une surface suffisante.

On s'est donc orienté vers un tout autre système, infiniment plus rigoureux pour la voie d'eau.

Pour le chemin de fer, la limitation du trafic comporterait un bouleversement de son organisation, une atteinte à son caractère de service public, devant fonctionner quoi qu'il arrive ; il doit donc continuer à assurer tous les transports qui lui sont proposés. Le mécanisme qui paraît devoir jouer pour la régularisation de ce trafic et son maintien dans les limites fixées par les accords est le mécanisme des variations des tarifs. En vertu des règles que nous avons précédemment rappelées, il y a pour les tarifs une homologation administrative, et notamment une homologation provisoire préalable à l'homologation définitive. Si la répartition du trafic, telle qu'elle a été fixée par un accord, n'est pas respectée avec les tarifs en vigueur, on modifiera les

tarifs ; si, pour une année déterminée, le chemin de fer a dépassé le pourcentage auquel il avait droit, une hausse des tarifs intervenant pour l'année suivante permettra de faire refluer vers la voie d'eau la part du trafic qui lui est allouée par les accords.

Somme toute, s'il y a dépassement par la voie ferrée du trafic auquel les accords lui donnent droit, la sanction doit consister dans une pratique administrative de modification des tarifs destinés à amener une baisse de ce trafic anormal.

Si, au contraire, il y a dépassement par la voie d'eau du trafic auquel les accords lui donnent droit, la sanction est immédiate et brutale : refus du visa nécessaire à l'exécution du transport, donc limitation effective du trafic aux quantités fixées par l'accord et impossibilité de le dépasser. Telles sont les dispositions prises par le Règlement d'administration publique du 29 août 1935 et à l'examen desquelles nous arrivons maintenant. Mais il était nécessaire d'insister auparavant, comme nous l'avons fait, sur l'inégalité des sanctions et leur caractère unilatéral, qui n'incitent pas en fait la batellerie à s'enthousiasmer pour la coordination.

*
**

Le Comité central de coordination s'était, dès le début de son fonctionnement, beaucoup préoccupé de la question du contrôle des ententes. Il avait proposé de lier les dispositions relatives à l'affrètement et à la coordination en un même texte, qui aurait permis de se servir du visa

pour contrôler la conformité du transport avec les conventions intervenues. En fait, on a séparé les dispositions relatives à l'affrètement, contenues dans un premier décret, celui du 31 mai 1935, qui ne s'occupe que de l'affrètement, et les dispositions relatives à la coordination, contenues dans un second décret du 29 août 1935, qui ne vise que la coordination, mais en utilisant la procédure du visa déjà prévue pour l'affrètement.

Le contrôle, tel qu'il est institué par le Règlement d'administration publique du 29 août, complété par l'arrêté du 25 septembre 1935, repose, en effet, sur des visas et des statistiques qui doivent permettre une connaissance très exacte des transports effectués par la voie d'eau et leur arrêt lorsqu'ils auront atteint les quantités allouées par les accords.

Désormais, le visa est obligatoire pour toutes les conventions d'affrètement : « Toutes les conventions de transport par voie d'eau, quelle qu'en soit la nature, doivent faire l'objet d'un visa qui n'est délivré qu'autant que le transport correspondant ne contrevient pas à l'une des ententes intervenues en application de l'article 5 du décret du 21 septembre 1934. » (R. A. P. du 29 août, art. 3). Mais la procédure est différente, suivant qu'il s'agit de conventions au voyage ou d'autres conventions.

Pour les premières, le visa était déjà obligatoire en vertu du décret-loi du 30 juin 1934 et des dispositions sur l'affrètement ; nous avons vu que, parmi les indications qui devaient être soumises au visa, figuraient notamment la nature et le poids de la marchandise à transporter et les lieux de chargement et de destination. Ce visa suffit

donc à assurer le contrôle de la conformité de la convention tout à la fois aux règles de l'affrètement et aux accords de coordination ; « il comporte l'autorisation d'effectuer le transport ».

Au contraire, pour les autres conventions, affrètement à temps, au tonnage, un ou plusieurs voyages, aucun visa n'était nécessaire. Le décret du 29 août en impose un, ou plus exactement plusieurs, car ici le visa de la convention ne suffirait pas à assurer le respect des accords de coordination, il ne comporterait pas avec précision tous les éléments nécessaires. Aussi, les conventions autres que celles au voyage doivent-elles faire l'objet, d'abord d'un « visa général », afférent à la convention, ensuite de « visas spéciaux » lors de chaque voyage effectué en exécution de ladite convention, les uns et les autres apposés avant le début des opérations de chargement.

Le visa général est apposé par le bureau d'affrètement, ou, à défaut, par l'ingénieur en chef centralisateur dont dépend le lieu de chargement. La validité du visa général ne peut, en aucun cas, excéder un an. Il doit viser le nom des contractants, la nature et le tonnage de la marchandise à transporter, les lieux de chargement et de déchargement. Il est d'ailleurs à remarquer que l'on peut ne pas avoir toujours toutes les indications utiles au moment de la convention (par exemple, pour le tonnage de la marchandise dans le cas d'une convention d'affrètement à temps). Un « certificat » de visa général est remis au transporteur. C'est sur ce certificat qu'on reportera la mention de chaque voyage effectué en exécution de la convention.

Au moment de chaque voyage, des visas spéciaux sont apposés par le bureau d'affrètement, ou, à défaut, par le bureau de déclaration du lieu de chargement, sur la déclaration de chargement que les transporteurs doivent effectuer en vertu de l'article 16 du décret du 1^{er} avril 1899 ; cette déclaration qui n'avait qu'un caractère de statistique « passive » servira maintenant à contrôler l'application des accords de coordination.

Les mêmes prescriptions s'appliquent aux chargements complémentaires en cours de route : ils doivent faire, eux aussi, l'objet de déclarations et de visas.

En outre, les transporteurs de marchandises diverses et les tiers utilisant des bateaux appartenant à des industriels ou commerçants doivent présenter, pour obtenir le visa nécessaire, non seulement les conventions et lettres de voiture, mais encore l'autorisation dont ils bénéficient suivant la procédure que nous avons examinée plus haut, et le registre de voyages qu'ils doivent tenir à bord, en vertu de l'article 6 du décret du 21 septembre 1934 pour les transports de marchandises diverses, en vertu de l'article 8 du décret du 29 août 1935 pour les bateaux appartenant à des industriels ou commerçants.

Les textes prescrivent la tenue de registres par les différentes autorités chargées de délivrer les visas, la transmission de copies à l'ingénieur en chef centralisateur. Il y a toute une série de modèles de registres, de certificats, de déclarations de chargement, annexés à l'arrêté du 25 septembre 1935. Nous ne saurions entrer dans tous les détails. L'idée qu'il en faut retirer, c'est que l'on s'efforce de tenir à jour des statistiques très complètes et très exactes, conçues suivant des modèles uniformes, qui per-

mettront de contrôler que la navigation intérieure n'effectue pas de transports excédant la quantité ou le pourcentage qui lui sont alloués en vertu des accords de coordination.

Cette vérification d'éléments sans cesse variables suppose, non seulement des statistiques constamment tenues à jour, mais encore une centralisation rapide permettant de totaliser les transports effectués pour les marchandises et les parcours intéressés par les accords, et une communication rapide de ces chiffres aux autorités intéressées. Ce rôle de centralisateur est rempli par un ingénieur de la navigation « ingénieur en chef centralisateur » désigné par le ministre des Travaux publics pour contrôler l'exécution des ententes intervenues. Le cadre de l'activité de cet agent est la circonscription de la Commission régionale de coordination ; il y a donc sept « ingénieurs en chef centralisateurs » pour toute la France. Leur mission est très clairement définie par l'article 2 de l'arrêté ministériel du 25 septembre 1935 :

« Les ingénieurs en chef centralisateurs s'assurent que les clauses inscrites dans les ententes ou propositions devenues exécutoires dans les conditions fixées à l'article 5 du décret du 21 septembre 1934 sont strictement respectées.

« A cet effet, ils donnent aux services de la navigation ainsi qu'aux Chambres syndicales de courtiers, aux Bourses d'affrètement, aux bureaux d'affrètement et de déclaration du ressort de leur Commission régionale, toutes les indications utiles.

« A l'aide des renseignements qui leur sont fournis, d'une part, par les réseaux de chemins de fer, d'autre

part, par les bureaux d'affrètement et les services de navigation, ils tiennent à jour des statistiques de tous les trafics intéressés dans le ressort de leur circonscription. Si le contrôle de certains accords le nécessite, ils se mettent directement en rapport avec les ingénieurs en chef centralisateurs des circonscriptions voisines : »

Le Comité central et les Commissions régionales de coordination reçoivent d'ailleurs de l'ingénieur en chef centralisateur un double des renseignements qu'il adresse au ministre des Travaux publics, et l'arbitre du Comité central, comme le président de la Commission régionale, peuvent procéder dans les bureaux d'affrètement à la consultation de tous documents utiles.

Ainsi, tenue des statistiques, centralisation, communication aux autorités intéressées, doivent permettre de ne délivrer le visa qu'en toute connaissance de cause et de refuser le visa à tout transport contrevenant à l'une des ententes intervenues. Mais, à supposer que des transports soient effectués sans visa, de quelles sanctions les transporteurs seront-ils passibles ? Ces sanctions sont des sanctions administratives particulièrement énergiques, puisqu'elles mettent obstacle à l'exécution du transport ; lorsqu'un transport est entrepris sans justification des visas exigés, les agents de la navigation peuvent retenir le bateau jusqu'à l'obtention desdits visas. Il y a là une disposition très sévère, analogue à celle que nous avons déjà rencontrée en matière d'affrètement, au cas d'irrégularité de la convention d'affrètement. Les dispositions légales relatives à l'affrètement et les accords de coordination bénéficient ainsi des mêmes sanctions.

L'affrètement et la coordination se pénètrent d'ailleurs l'un l'autre en vertu des nouveaux textes intervenus. C'est ainsi que les courtiers de fret doivent observer, non seulement les règles relatives à l'affrètement que nous avons examinée plus haut, mais encore les dispositions relatives à la coordination ; ils doivent (R. A. P. du 29 août 1935, art. 10) « avant de passer une convention d'affrètement au voyage ou tout autre contrat de transport, s'assurer que cette convention ou ce contrat ne contrevient pas aux instructions concernant l'application des ententes. Les règlements des Chambres syndicales doivent contenir une clause rappelant cette obligation et les responsabilités qu'elle comporte par application de l'article 5 du décret du 15 mai 1934 » : amendes de 16 à 200 francs par infraction constatée et de 200 à 1.000 francs en cas de récidive.

Le Comité de coordination aurait même souhaité que, dans l'intérêt de la coordination et du respect intégral des accords, les affrètements ne pussent être traités qu'en Bourse ou par l'intermédiaire d'un courtier ; on aurait ainsi évité toutes pratiques occultes permettant de dissimuler des infractions aux accords. Il n'a pas paru possible de s'engager dès maintenant dans cette voie, et les nombreux contrôles et restrictions édictés ont paru suffisants aux pouvoirs publics pour assurer le respect tant des dispositions relatives à l'affrètement que des accords relatifs à la coordination.

*
**

La coordination entre le rail et l'eau entre ainsi, progressivement, dans le domaine des réalisations pratiques. Mais ce n'est qu'un aspect de la coordination, et ce n'est pas à vrai dire le plus important. La coordination avec la route présente une importante toute particulière et, dans ce domaine, on est moins avancé que dans celui que nous venons d'étudier, sans doute parce que la tâche est beaucoup plus vaste, la circulation routière intéressant toute la France et un nombre considérable d'entreprises, et aussi pour diverses autres raisons ; le décret-loi du 19 avril 1934 n'a imposé aux services existants, en attendant leur réorganisation dans le cadre d'un plan d'ensemble, qu'une simple déclaration, et n'a prescrit le système de l'autorisation que pour les entreprises nouvelles et les « transports nouveaux » (solution plus libérale que pour la voie d'eau). Par ailleurs, les modalités d'application de la coordination et les organismes locaux de coordination n'ont vu le jour qu'en 1935, alors qu'ils existaient pour le rail et l'eau dès 1934 (le Règlement d'administration publique sur les transports routiers de marchandises est seulement du 13 juillet 1935). La coordination rail-route est donc beaucoup moins poussée que la coordination rail-eau. Or, les deux sont liées et le Comité de coordination a attiré à maintes reprises l'attention des pouvoirs publics sur la nécessité de cette liaison, les camions mettant en échec les mesures de contingentement prises pour le chemin de fer et pour la batellerie. Une réglementation efficace des transports

routiers de marchandises est, en effet, d'une nécessité absolue pour que la coordination des transports fer et eau puisse produire son plein effet. Une politique générale des transports est indispensable. Depuis quelques mois, d'ailleurs, les pouvoirs publics paraissent s'être résolument engagés dans cette voie.

Caen, le 15 Avril 1936.

Vu :

Le Professeur, Président de la thèse,
P. LAMPUÉ.

Vu :

Le Doyen,
NEZARD.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie,
Président du Conseil de l'Université,
L. MAIGRON.

BIBLIOGRAPHIE

CHEMINS DE FER

- BAUDIN. — « La coordination du rail et de la route ». (Thèse Dijon). Allier, Grenoble, 1935.
- BONAFOUS. — « Les transports ferroviaires et routiers en France ». (Thèse Grenoble). Allier, Grenoble, 1935.
- COLSON. — Cours d'économie politique, Livre VI : « Travaux publics et transports ». Gauthier-Villars et Alcan, Paris, 1929.
- COLSON. — « Nos chemins de fer », conférence. L'outillage économique de la France, Paris, 1921.
- GRAND RY (de). — « Le marché charbonnier et les récents progrès dans l'utilisation des combustibles ». Revue économique internationale, Bruxelles, juillet 1935.
- LAMY. — « Manuel pratique des transports par chemins de fer ». *Bulletin des Transports*, Paris, 1908.
- LA ROCHEFOUCAULT. — « Coordination des transports ferroviaires et routiers » (Thèse Paris). Sirey, Paris, 1934.
- MOCH. — « Rapport portant fixation du budget général de l'exercice 1936, chemins de fer ». Chambre des députés, Paris, 1935.
- PESCHAUD. — « La restauration des chemins de fer et la coordination des transports ». *Revue politique et parlementaire*, Paris, mai, juillet, septembre et octobre 1934.
- ROY. — « Rapport sur l'évolution des grands réseaux de chemins de fer en 1934 », Ministère des Travaux publics, Paris, 1935.

BATELLERIE

- BERNARDIN et BÉRARD. — *Traité de droit fluvial français*, Sirey, Paris, 1934.
- CHAPSAL. — *Le Régime administratif de la batellerie*, Domat-Montchrestien, Paris, 1935.
- LEMOINE. — Le régime administratif des voies navigables. *Sciences et Industrie*, n° hors série sur les voies navigables françaises, Paris, 1934-1935.

MASSELIN. — « Le matériel flottant et ses moyens de traction », numéro précité de *Sciences et Industrie*.

MILLOT. — L'office national de la navigation. La navigation du Rhin, 1926.

Ministère des Travaux publics; direction des voies navigables : « Statistiques de la navigation intérieure ». Recensement de la batellerie du 12 mai 1931, publié avec le concours de l'O. N. N., Paris, 1932.

NIBOYET. — Les décrets-lois du 30 juin 1934 réglementant l'affrètement et la responsabilité. Revue juridique fluviale, supplément à la navigation du Rhin, 1934.

Rapport du Président de la République, précédant les décrets-lois du 15 mai 1934 (*Journal officiel* du 16 mai 1934) et du 30 juin 1934 (*Journal officiel* des 2-3 juillet 1934).

Revue *La Navigation intérieure*, Paris, octobre 1934 et octobre 1935.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
--------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

Les Concurrents

CHAPITRE PREMIER. — Identification	5
1. Les Chemins de fer	5
2. La Batellerie	7
CHAPITRE II. — Le Régime domanial	10
1. Les Chemins de fer	10
2. Les Voies d'eau	13
CHAPITRE III. — Le Régime administratif et financier	23
1. Les Chemins de fer	23
2. La Batellerie	39
CHAPITRE IV. — Régime fiscal	58
1. Les Chemins de fer	58
2. La Batellerie	59
CHAPITRE V. — Régime commercial	63
1. Les Chemins de fer	63
2. La Batellerie	69

DEUXIÈME PARTIE

La Concurrence

CHAPITRE PREMIER. — Présentation statistique	83
CHAPITRE II. — Géographie	86

CHAPITRE III. — Les Marchandises	88
CHAPITRE IV. — La Technique	91
1. Les Chemins de fer	91
2. La Batellerie	97
CHAPITRE V. — Les Tarifs	105
1. Les Chemins de fer	105
2. La Batellerie	107

TROISIEME PARTIE

La Coordination

CHAPITRE PREMIER. — Liberté, Etatisme et Coordination ..	116
CHAPITRE II. — Les Travaux du Conseil national économique	119
CHAPITRE III. — La Protection du trafic des chemins de fer.	126
CHAPITRE IV. — Organismes de coordination	131
CHAPITRE V. — Œuvres des organismes de coordination..	139
CHAPITRE VI. — Difficultés et sanctions des accords	151
BIBLIOGRAPHIE	169

